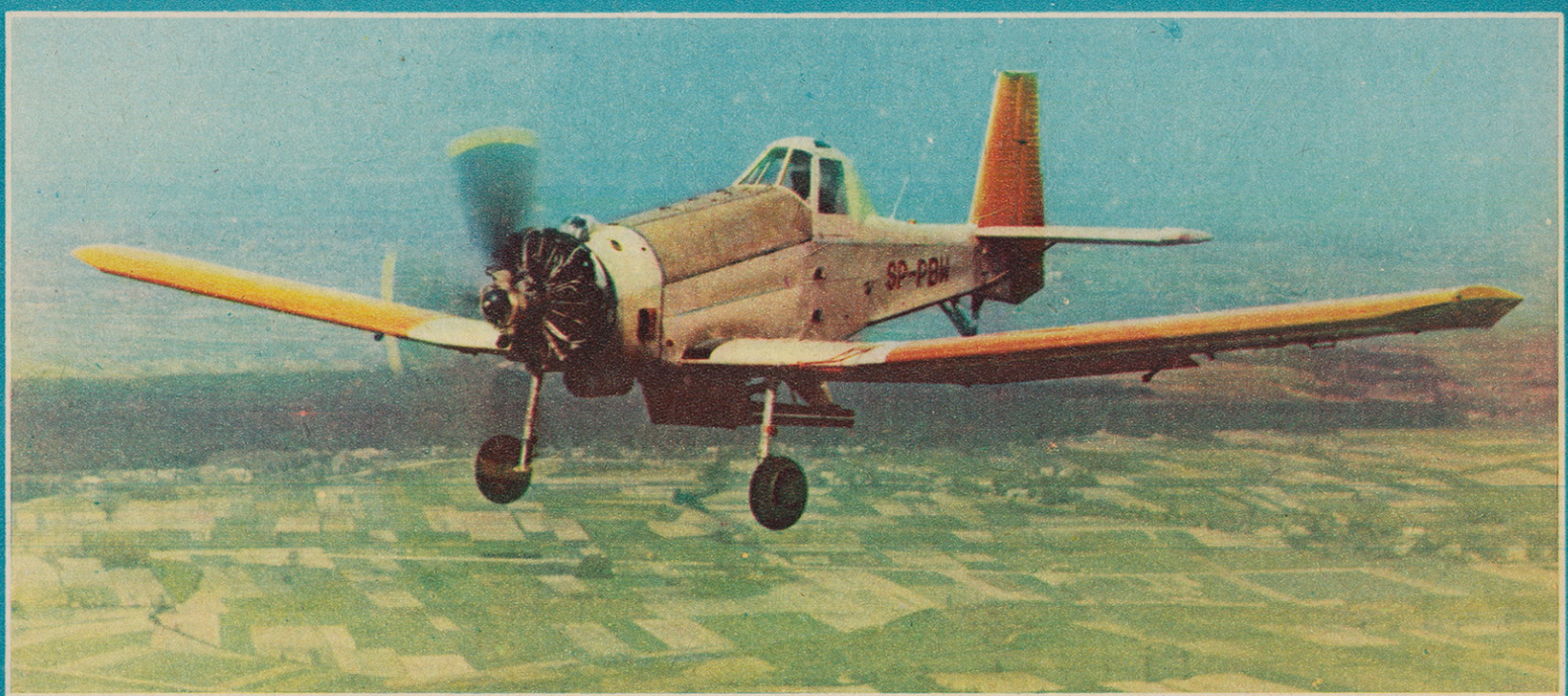
SKRZYDLATA POLSKA

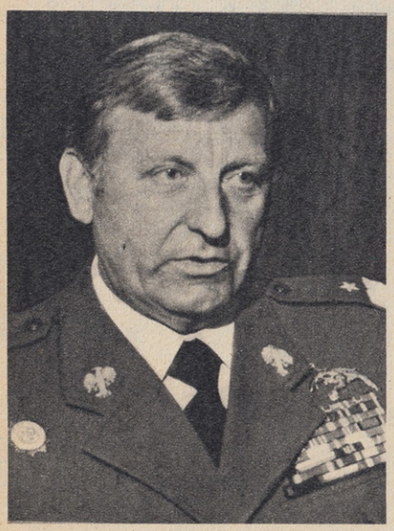
9 (1599) • 18.07.1982 PL ISSN 0137-866x • Nr ind. 37606 CENA 20 zł



22 lipca

Samolot rolniczy Dromader PZL M-18 i śmigłowiec wielozadaniowy PZL W-3 Sokół. Zdjęcia: PZL

Gen. bryg. pil. dr WŁADYSŁAW HERMASZEWSKI prezesem Aeroklubu PRL



W Warszawie odbyło się 17 czerwca plenarne posiedzenie Zarządu Głównego Aeroklubu PRL. Wziął w nim udział wiceminister Komunikacji gen. dyw. pil. **Jan Raczkowski.**

Obrady otworzył prezes Aeroklubu PRL gen. bryg. pil. dr **Józef Sobieraj.** Minutą ciszy uczczono pamięć zmarłych niedawno wybitnych działaczy polskiego lotnictwa: mgr. inż. Ryszarda Bartla, prof. inż. Jerzego Bukowskiego i gen. bryg. pil. dr. Juliana Pażdziora.

W pierwszym punkcie porządku obrad rozpatrzono i przyjęto preliminarz budżetowy Aeroklubu PRL na rok 1982. Ze zrozumiałych względów jest on oszczędnościowy i nie pokrywa wszystkich potrzeb stowarzyszenia. Uwzględniono w nim prowadzenie szkolenia zleconego: LPW I i II stopnia oraz dla potrzeb wojsk powietrzno-desantowych, jak również ograniczoną do najniezbędniejszego minimum działalność sportową: mistrzostwa Polski w podstawowych dyscyplinach sportu lotniczego i udział w niektórych zawodach międzynarodowych, na które przyznane zostały środki dewizowe. Ponieważ precyzyjne opracowanie preliminarza było bardzo utrudnione ze względu na dużą ilość niewiadomych związanych z wprowadzonymi już zmianami cen zaopatrzenia, usług, rekompensat i planowanymi zmianami w II półroczu, Zarząd Główny upoważnił Prezydium ZG do akceptacji ewentualnych poprawek w budżecie.

W kolejnym punkcie porządku obrad generał Józef Sobieraj, zapowiadając ustąpienie ze stanowiska prezesa, złożył sprawozdanie z czteroletniej kadencji władz Aeroklubu PRL (29.04.1978 — 17.06.1982). Do samego sprawozdania powrócimy obszerniej innym razem, tu przytaczamy jedynie pewne ogólne stwierdzenia. Jak z niego wynika, program uchwalony na XI Krajowym Zjeździe Aeroklubu PRL został w niektórych dziedzinach zrealizowany, a w innych wykonanie zostało dość zbliżone do nakreślonych zadań. W ilości członków stowarzyszenia nie zaszły istotne zmiany. Nastąpił wprawdzie wzrost liczby członków zwyczajnych o 846 osób, jednak ubyło nieco członków popierających i stowarzyszonych. W okresie kadencji zawieszono działalność aeroklubu przyzakładowego w Kętrzynie. W modelarstwie lotniczym zadania zostały przekroczone, uzyskano znaczne sukcesy sportowe za granicą, ale zmalała ilość modelarni. W szybownictwie wykonano także zadania szkoleniowe, niemniej obserwuje się regres w zdobywaniu klas wyszkoleniowych i odznak sportowych, a sukcesy międzynarodowe były mniejsze niż w latach poprzednich. W sporcie samolotowym wyszkolono mniej kandydatów niż zakładał program, w akrobacji zanotowano znaczne oddalenie od czołówki światowej, na poziomie światowym utrzymano się natomiast w pilotażu precyzyjnym i rajdowo-nawigacyjnym. W spadochroniarstwie w stosunku do programu zjazdowego wzrosła ilość szkolonych i liczba wykonanych skoków ze spadochronem, co nie szło jednak w parze ze wzrostem ilości zdobywanych uprawnień i klas szkoleniowych oraz odznak sportowych; nie zbliżyło też polskiego spadochroniarstwa do czołówki światowej. W sporcie lotniowym nastąpił wzrost szkolonych, uregulowano przepisy. Sport balonowy dysponuje 3 balonami i ma ok. 20 pilotów. W okresie sprawozdawczym nastąpił wzrost średniej płacy kadry aeroklubowej do 8 tys. zł. Na zakończenie swego sprawozdania gen. Sobieraj podziękował jako prezes członkom Prezydium i Zarządu Głównego, a za ich pośrednictwem działaczom, sportowcom i członkom stowarzyszenia — za zaangażowaną i owocną współpracę w rozwoju lotnictwa sportowego.

Następnie zabrał głos wiceminister Komunikacji gen. dyw. pil. Jan Raczkowski. Zakomunikował zebranym, że minister Obrony Narodowej odwołał generała Józefa Sobieraja ze stanowiska prezesa Aeroklubu PRL wyznaczając go na inne odpowiedzialne stanowisko w Wojsku Polskim. Złożył przy tym gen. Sobierajowi podziękowanie za dotychczasową zaangażowaną i aktywną pracę na stanowisku prezesa APRL. Równocześnie przekazał ZG, że minister Obrony Narodowej w porozumieniu z ministrem Komunikacji zarekomendował na stanowisko prezesa Aeroklubu PRL gen. bryg. pil. dr. **Władysława Hermaszewskiego.** Służbę w Wojsku Polskim pełni on od 1948 r., zajmował w nim różne odpowiedzialne stanowiska w lotnictwie, ukończył Akademię Sztabu Generalnego, uzyskał stopień doktora nauk wojskowych, posiada tytuł honorowy i odznakę Zasłużonego Pilota Wojskowego PRL; działał społecznie w lotnictwie sportowym, był członkiem Zarządu Głównego Aeroklubu PRL (1969—1974) oraz członkiem władz Aeroklubów: Wrocławskiego i Bydgoskiego. Posiada godność Członka Honorowego Aeroklubu PRL oraz odznakę Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego. Ma 54 lata.

Zarząd Główny przyjął rezygnację gen. Józefa Sobieraja ze stanowiska prezesa, odwołał go z tej funkcji i członka Prezydium, pozostawiając nadal w składzie plenum ZG. Równocześnie wyrażono gen. Sobierajowi serdeczne podziękowanie za zaangażowaną pracę, dobre i harmonijne kierowanie działalnością stowarzyszenia. Następnie, zgodnie z rekomendacją, powołano jednomyślnie przez aklamację obecnego na posiedzeniu gen. Władysława Hermaszewskiego w skład plenum Zarządu Głównego, a potem Prezydium, powierzają mu stanowisko prezesa Aeroklubu PRL.

Zabierając głos w swym pierwszym wystąpieniu na plenum, nowo wybrany prezes podziękował członkom ZG za wybór na tę odpowiedzialną funkcję oraz zapewnił, że na nowym stanowisku będzie się starał wywiązywać ze swej pracy jak najlepiej, że wykorzysta w niej swą wiedzę i doświadczenie lotnicze; liczy jednak, że jego wysiłki wspierane będą skutecznie owocną współpracą z kadrą oraz centralnym i terenowym aktywem stowarzyszenia.

W toku dalszych obrad plenum rozpatrzyło sprawy różne.

Skarbnik ZG Aeroklubu PRL inż. **Andrzej Abłamowicz** przedstawił projekt nowych składek członkowskich, które jego zdaniem winny być zróżnicowane. Po dyskusji, przyjęto uchwałę wprowadzającą nie później jak do 1 stycznia 1983 r. (w zależności od terminu uchwał poszczególnych aeroklubów) składki miesięczne w następujących wysokościach: 10 zł — dla członków stowarzyszonych (kół lotniczych) i tyleż dla członków klubów seniorów lotnictwa (mogą one we własnym zakresie ustalać ich wysokość, nie mniej jednak niż 10 zł); dla członków zwyczajnych (czynnie uprawiających sporty lotnicze): 50 zł — młodzież szkolna i nie pracująca, 100 zł — członkowie pracujący; dodatkowo opłaty sekcyjne: członkowie sekcji modelarskich i lotniowych w aeroklubach — 50 zł miesięcznie, sekcji spadochronowych i balonowych — 100 zł, szybowcowych i samolotowych — 200 zł. Istnieje możliwość odpracowywania części lub całości uzyskiwanych świadczeń w aeroklubach, w tym także opłat sekcyjnych, co uregulują odrębne ustalenia władz Aeroklubu PRL. Nie mogą być natomiast odpracowywane składki członkowskie, a tylko opłaty za uprawianie sportu lotniczego.

Na posiedzeniu zatwierdzono także sprawozdanie finansowe za rok 1981 Lotniczych Zakładów Produkcyjno-Naprawczych w Krośnie. Dokonano zmian w kadrze narodowej. Z kadry szybowcowej odwołano **Mariusza Winnego** (Aeroklub Leszczyński) i **Andrzeja Ignaczaka** (Aeroklub Wrocławski); z kadry spadochronowej — **Ireneusza Zalewskiego** (Aeroklub Śląski) i **Janusza Raja** (WKS Wawel), powołując doń **Joannę Łaska** (Aeroklub Łódzki) i **Lesława Panasia** (WKS Wawel).

Wiceprzewodniczący Komisji Szybowcowej FAI i przewodniczący Komisji Szybowcowej APRL mgr inż. **Edward Makula** poinformował członków ZG, że Aeroklub Argentyny zrezygnował z organizacji szybowcowych mistrzostw świata, które miały odbyć się w styczniu 1983. Komisja Szybowcowa FAI czyni obecnie starania, aby organizacji ich mógł się podjąć w 1984 r. Aeroklub Italii, który miał je przeprowadzić w 1985 r. W tym roku aeroklub ten organizuje u siebie szybowcowe mistrzostwa Europy. Byłoby wskazane, aby wzięła w nich udział chociaż niewielka grupa (2 pilotów z 2 szybowcami) szybowników polskich. Zarząd Główny zobowiązał Prezydium do rozpatrzenia i zbadania możliwości wysłania pilotów na mistrzostwa do Włoch.

W końcowej części posiedzenia, w związku ze Świętem Lotnictwa w sierpniu, Zarząd Główny podjął uchwałę o nadaniu grupie wyróżniających się pracowników i działaczy społecznych Aeroklubu PRL odznaki Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego.

Odznaki otrzymują: gen. bryg. pil. dr hab. **Zdzisław Żarski,** gen bryg. pil. **Jerzy Rakowski,** gen. bryg. pil. **Michał Polech,** płk prof. dr hab. med. **Stanisław Barański,** płk dr med. **Jan Szymański,** płk dr med. **Zbigniew Gierowski,** płk dr **Antoni Szcześniak, Eugeniusz Stanczykiewicz, Zygmunt Kępka, Barbara Prinke-Kusiba, Henryk Piekarz, Stanisław Kornafel** i **Longina Pełka** oraz działacze z następujących aeroklubów: Białystok — **Stefan Brzeski** i **Henryk Rejmaniak;** Poznań — **Marian Gutowski** i **Ludwik Misiek;** Zamość — **Zdzisław Zygarlicki** i **Bogdan Pyrz;** Warszawa — **Marian Banasiuk, Antoni Kulikowski, Kazimierz Piaskowski, Henryk Rochoń, Lucyna Wasilewska** i **Jan Zakrzewski;** Toruń — **Stanisław Nowicki, Bernard Musiał, Jerzy Kowalski** i **Grzegorz Drychta;** Opole — **Bronisław Krasnodębski** i **Romuald Tarnawski;** Katowice — **Stanisław Stalicki;** Wrocław — **Andrzej Bachman, Marian Czorycki, Achil Rudnik, Eugeniusz Olko, Zbigniew Girulski** i **Stanisław Witek;** Słupsk — **Ryszard Smoliński, Ludwik Marciniak** i **Marianna Kramarz;** Krosno — **Władysław Kubowicz, Mieczysław Nitka** i **Jerzy Wiśniowski;** Łódź — **Lech Szybiło, Bogdan Szmidt, Marek Smokowski** i **Zygmunt Urbański;** Piotrków Tryb. — **Ryszard Pełka, Marian Ciesielski, Helena Drozdowicz, Edward Hemke** i **Bronisław Pisialski;** Inowrocław — **Teodor Klimkiewicz** i **Leon Mazurkiewicz;** Grudziądz — **Mieczysław Żandarek, Zbigniew Gajda** i **Zenon Płaziński;** Bielsko-Biała — **Helena Wojtas;** Częstochowa — **Janusz Łapkin** i **Włodzimierz Antonowicz;** Ostrów Wlkp. — **Zenon Więcławik;** Leszno Wlkp. — **Henryk Fabiś** i **Henryk Ludek.**

(kon)

Z LOTU PO ŚWIECIE

● **SZWAJCARIA.** W roku ubiegłym przedsiębiorstwo Swissair obchodziło półwiecze swej działalności. Z tej okazji podano interesującą informację, że Swissair jako pierwsze przedsiębiorstwo w Europie zaangażowało stewardesy. Pani Nelly Diener objęła w 1934 r. funkcję gospodyni powietrznej na pokładzie 16-miejscowego samolotu, dwupłata Curtiss-Condor. CH-170.

● **ZSRR.** Od 1977 r. samoloty Il-62M Aerofłotu obsługują linię Moskwa — Meksyk o długości 13 500 km. W 1978 r. przewieziono 4 150, a w roku ubiegłym 11 tys. pasażerów. Początkowo trasa lotu wiodła przez Frankfurt nad Menem i Lizbonę, a obecnie przez Shannon i Hawanę.

● **RFN.** W Friedrichshafen powstało społeczne stowarzyszenie, które zamierza powołać do życia nowe muzeum poświęcone sterowcom i Ferdynandowi Zeppelinowi, twórcy tych aerostatów.

● **ZSRR.** Niedawno rejsowy samolot An-24, latający normalnie na wysokości 5—6 km, wykonał lot stratosferyczny na wysokości 11 tys. m, co dla samolotu tego typu jest wynikiem rekordowym. Załogę An-24 w tym locie tworzyły cztery kobiety z kapitanem Mariną Ławrentiewną. An-24 eksploatowany jest od 1959 r. Do dziś samolotami tego typu przewieziono ponad 342 mln pasażerów.

● **RFN.** W lutym br. załoga balonu na ogrzane powietrze — H. Reuscher i L. Berger, pokonała odległość 308 km w ciągu 5 h 40 min. Startowali z Laupheim (RFN), a lądowali w Rambucourt (Francja). Wynik jest nowym rekordem krajowym.

● **RFN.** Siedmiu szybowników z ChRL przybyło w kwietniu do Oerlinghausen. Celem wizyty są treningi na tutejszych imprezach szybowcowych przed zbliżającymi się zawodami międzynarodowymi.

● **RFN.** 41-letni Johann Zieglgruber przeleciał ponad Saharą startując z północnej Algierii. Wyczyn niezwykły zważywszy, iż leciał na ultralekkim samolocie wyposażonym w silnik o mocy 8,8 kW. Lot odbył się na wysokościach od 50 do 1 200 m ze średnią prędkością 60 km/h. Zużycie paliwa 4 dm³/h. Dla zapewnienia zapasu paliwa i bezpieczenstwa lotnikowi towarzyszyła naziemna ekipa jadąca samochodami. Lot zakończył się w państwie Niger, gdzie zarówno lotnika jak i pomocników — osadzono w areszcie jako szpiegów. Dopiero po interwencji ambasady RFN zostali zwolnieni.

● **SZWAJCARIA.** Niedawno wykryto niezwykłego przemytnika narkotyków, Włocha, pilota z Mediolanu, pracownika poważnej firmy komputerów. Przekraczał on granicę szwajcarską w Locarno, tam wynajmował samolot (Rockwell-112) i leciał do Casablanki, skąd zabierał około 15 kg haszyszu. Podczas lotu powrotnego zrzucał z powietrza paczkę, która lądowała na łące pod Bergamo, przejmowana przez wspólników. Przemytnik lądował następnie w Locarno bez najmniejszych kłopotów ze strony celników. Przypadek zrządził, że ktoś zaobserwował zrzut, przekazując informację policji.

Z wiceministrem Komunikacji gen. dyw. pil. JANEM RACZKOWSKIM

— Panie Ministrze, rozmawiamy w przeddzień Święta Odrodzenia Polski, pozwoli więc Pan postawić sobie pytanie związane z osobistą refleksją na temat tego dnia. Gdzie zastał Pana moment proklamacji Manifestu Lipcowego PKWN?

— Sam dzień ogłoszenia Manifestu spędziłem bardzo prozaicznie — po kontuzji odniesionej na froncie przebywałem po prostu w szpitalu. Siłą rzeczy z pewnym opóźnieniem zapoznałem się więc z samą treścią tego historycznego dokumentu. A refleksje? Proszę zważyć: trwała wciąż wojna, a ja miałem zaledwie 22 lata. Z największą uwagą chłonąłem więc z Manifestu wszystko to, co zapowiadało zwycięskie zakończenie wojny oraz, jako wielką na owe czasy nowość, przyszły kształt terytorialny Polski. Głębsze refleksje natury polityczno-ideowej zaczęły się rodzić później. Zresztą trwa to po dzień dzisiejszy. Wszak był to dokument przeprofilowujący cały dotychczasowy bieg naszej historii. A jest to przecież proces, który trwa. Trudno więc nie sięgać nieustannie do jego źródeł.

— Co w Pana osobistym odczuciu uznać należałoby za najcenniejszy owoc Manifestu?

— Tych najcenniejszych można by wymienić wiele, ściśle się one bowiem z sobą łączą i wzajemnie warunkują. Osobiście jednak za rzecz niezwykle doniosłą uważam urzeczywistnienie idei państwa jednolitego pod względem narodowościowym, realizującego w formie demokracji ludowej budownictwo socjalistyczne.

— A jaki, Pana zdaniem, wpływ miało powstanie PKWN na losy lotnictwa polskiego?

— Najważniejsze, że mimo ogromnych zniszczeń i ruin oraz wciąż trwającej wojny, nie zapomniano o takim, jak się wówczas wydawać mogło, luksusie, jakim jest lotnictwo cywilne, a zwłaszcza komunikacja lotnicza. A przecież bardzo szybko za komunikacyjnym, odrodziło się również lotnictwo sportowe. Nie wnikam w szczegóły, bo z okazji 22 Lipca już nieraz miałem okazję mówić na ten temat, także na łamach „Skrzydlatej Polski". A więc chyba nie warto. Jakkolwiek, kto wie — może właśnie za mało pisało się o tym i zbyt okolicznościowo? Najświeższe wydarzenia wskazują bowiem, że młodsze pokolenia mają bardzo mgliste pojęcie o heroizmie tamtych dni i doniosłości historycznej ówczesnych dokonań. A przecież znajomość prawd i praw historycznych, to jeden z głównych filarów wychowania społeczno-politycznego i podstawowy warunek kształtowania postaw nacechowanych ideową więzią z ustrojem i polityką państwa. Co w odniesieniu do lotnictwa, a ściślej mówiąc w odniesieniu do ludzi związanych z tym zawodem, jest i powinno być podstawowym kryterium w ocenie ich wartości.

— Czy Pana zdaniem duch Manifestu i ideały, które przyświecały Polskiemu Komitetowi Wyzwolenia Narodowego w sferze nie tylko duchowego, lecz i materialnego rozwoju narodu, były dość konsekwentnie realizowane na polu lotnictwa w minionym 38-leciu?

— Zależy, jaką miarką mierzyć i do czego ją przykładać. Generalnie rzecz biorąc, na polu lotnictwa, zgodnie z duchem Manifestu, dokonało się wiele. Przepraszam za ten chyba zbyt często nadużywany stereotyp, ale w odniesieniu do tamtych czasów to prawda — zaczynaliśmy praktycznie od zera. Zero nie może jednak być jedynym i niezmiennym punktem odniesienia. A zbyt długo chyba takowym było. Sprzyjało to jednak ogromnie uprawianej z różnym nasileniem w różnych okresach czasu tzw. propagandzie sukcesu. W odniesieniu do lotnictwa rzecz ogromnie niebezpieczna! Bo w tej dziedzinie, jak w rzadko której, myśleć trzeba z dużym wyprzedzeniem i działać perspektywicznie.

— Jednakże, jak Pan stwierdził, na polu lotnictwa dokonało się wiele. Które z tych dokonań zaliczyłby Pan do najważniejszych?

— Trudno tak od ręki rzeczy te wyselekcjonować bez narażania się na ewentualność niezachowania właściwej gradacji. Bez pretendowania do absolutnej trafności osądów i ocen, można jednak to i owo wyodrębnić. A więc dźwignięcie z ruin przemysłu lotniczego, który najpierw w oparciu o pomoc radziecką i radzieckie licencje, a potem także o własne konstrukcje, opanował szereg trudnych technologii i procesów produkcyjnych, plasując się na przykład w dziedzinie produkcji samolotów rolniczych oraz śmigłowców — w czołówce światowej. Przez szereg lat byliśmy też doskonali w produkcji szybowców, a nasi szybownicy dzierżyli palmę pierwszeństwa w światowym sporcie szybowcowym. Weszliśmy w 1973 roku do grona światowych przewoźników lotniczych legitymujących się roczną pracą przewozową przekraczającą 100 mln tonokilometrów. Mieliśmy, i wciąż chyba mamy, jedno z najbardziej rozwiniętych w świecie przedsiębiorstw lotniczych typu sanitarnego. Liczymy się na rynkach zagranicznych w zakresie eksportu usług agrolotniczych...

— O niektórych z tych sukcesów zaczynamy już mówić w czasie przeszłym. Jak chociażby o minionej glorii szybowcowej...

— Niestety — wskutek aktualnego kryzysu ekonomicznego trzeba będzie zaliczyć do przeszłości jeszcze nieco więcej. Przynajmniej przejściowo.

— Na przykład?

— Ogromny spadek pasażerskich przewozów lotniczych zapoczątkowany już w pamiętnym, pełnym napięć i niepokojów, roku 1980. Wszak liczyliśmy, a było to rzeczą zupełnie realną, że w roku tym przewieziemy co najmniej 2 000 050 pasażerów, a przewieźliśmy tylko 1 830 000. W roku 1981 o dalszych 120 000 mniej.

— Czyżby oznaczało to, że zastąpienie w roku 1980 przez niektórych ideologów, zwłaszcza ruchu związkowego, propagandy sukcesu propagandą klęski, miało w odniesieniu do lotnictwa uzasadnienie?

— Każdą rzecz można postawić na głowie. Zwłaszcza gdy się podchodzi doń z pozycji skrajnie ekstremalnych, myląc przy tym skutki z przyczynami. Przecież już powiedziałem: przewiezienie w 1980 roku ponad 2 milionów pasażerów było rzeczą zupełnie realną. Jeśli się tak nie stało, to nie dlatego, że nasz narodowy przewoźnik lotniczy nie dysponował dostatecznymi po temu środkami i siłami, lecz dlatego, że ze względu na wzniecaną atmosferę niepokoju w kraju, pasażerów ubywało.

— A w roku 1981 doszedł jeszcze do tego, nie pogłębiający zaufania potencjalnych pasażerów, niezwykle rozreklamowany strajk w PLL LOT...?

— Kosztami którego (straty wyniosły wiele milionów złotych i dziesiątki tysięcy dolarów) organizatorzy strajku obciążyli... Ministerstwo Komunikacji. Tylko dlatego, że nie akceptowało ono ekstremistycznych postulatów i z dnia na dzień brutalniejszych przejawów anarchii. Ale to oddzielny rozdział, który, aby nie popełnić błędu, wymagałby oddzielnego i szerszego potraktowania.

— Skoro już jednak jesteśmy przy tym temacie, niech Pan powie: skąd się to wzięło właśnie w PLL LOT, w przedsiębiorstwie państwowym o specjalnym statusie, mającym absolutny monopol na przewozy i szczycącym się zawsze dumnym mianem przewoźnika narodowego?

— Myślę, że jest to pytanie w sam raz dla wytrawnych historyków i socjologów. Od siebie mogę tylko powiedzieć, że wzięło się to właśnie stąd, o czym mowa w pytaniu. Przecież zawsze wszelkie destrukcje i demontaże zaczynają się od atakowania i paraliżowania punktów najbardziej newralgicznych. A jak ważnym elementem w funkcjonowaniu państwa jest przewoźnik lotniczy, zwłaszcza jedyny, wyjaśniać nie trzeba.

— Dotknęliśmy najbardziej przykrego spośród tych zjawisk, jakie zarysowały się w lotnictwie cywilnym po sierpniu 1980 roku. A co zaliczyłby Pan do zjawisk pozytywnych w tym samym okresie?

— Wszystko, co sprzyjało faktycznie odnowie i nie poddało się ekstremistycznym siłom ruchu związkowego, bazującym na demagogii, powierzchowności ocen, płytkości analiz, pochopności w postulatach i wnioskach oraz na fetyszyzacji niektórych czynników, skądinąd nawet ważnych, w procesie rozwoju lotnictwa cywilnego.

— Przykładowo...

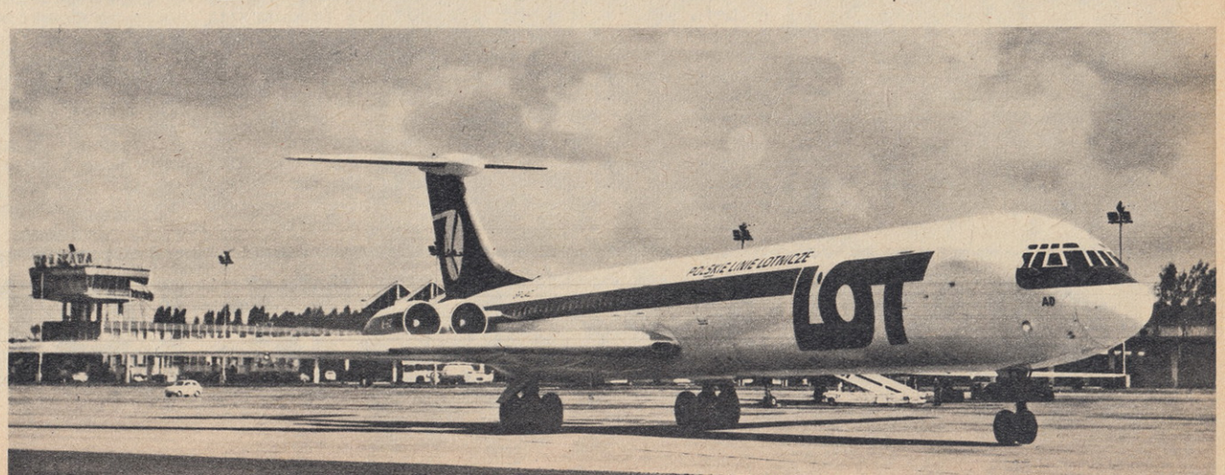
— Na przykład fetyszyzacja roli taboru latającego w lotnictwie komunikacyjnym.

— Na czym to polegało?

— Na lansowaniu teorii, że podstawowym warunkiem wyjścia z kryzysu (wyolbrzymianego zresztą ogromnie w odniesieniu do naszego przewoźnika lotniczego, który wykazywał właśnie wysokie zyski) jest natychmiastowe przejście (jakby to była zamiana wózka dziecięcego) na mniej paliwochłonny sprzęt zachodni. Przemilczano przy tym skrzętnie, że nasz przewoźnik lotniczy dysponował już w okresie powojennym samolotami produkcji zachodniej, takimi jak: So-161 Languedoc, Convair 240 czy Viscount-810, co nie miało istotnego wpływu na wzrost przewozów i poprawę wyników ekonomicznych przedsiębiorstwa. Za to, na przykład, eksploatacja trzech V-810 zakończyła się tragicznymi katastrofami aż dwóch z nich. Z samolotami So-161 były ogromne kłopoty eksploatacyjne, a z samolotami CV-240 kłopoty z częściami zamiennymi wskutek amerykańskiego embarga. Prawdą natomiast jest, że największą dynamikę wzrostu przewozów zapoczątkowało w PLL LOT wprowadzenie do eksploatacji samolotów radzieckich typu Ił-62. O efektywności eksploatacyjnej samolotów nie decyduje więc samo

DOKOŃCZENIE NA STR. 6

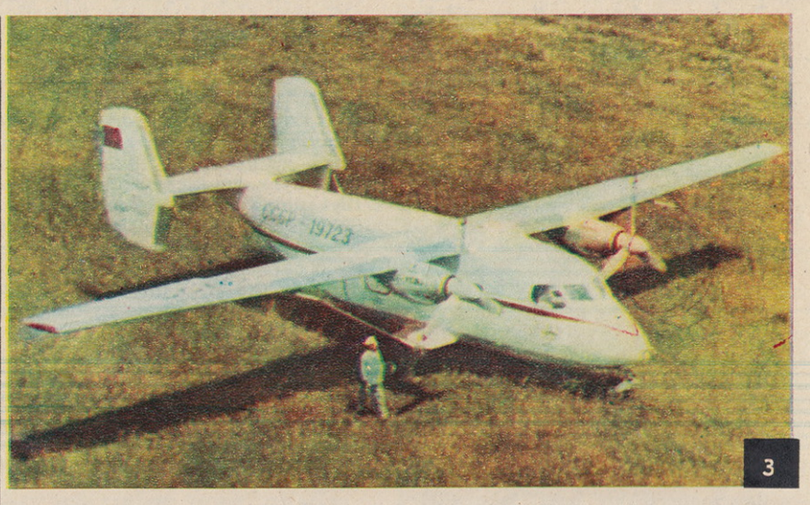
LIPCOWE REFLEKSJE

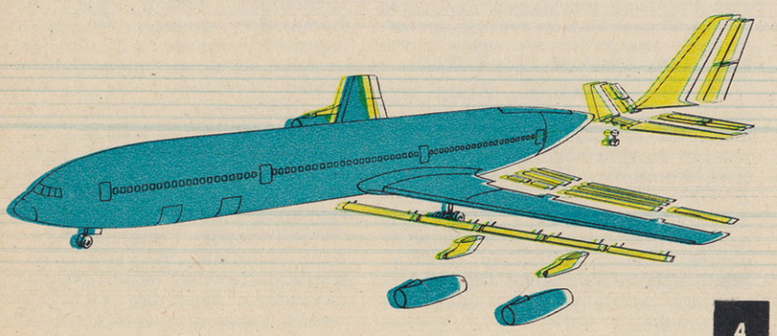


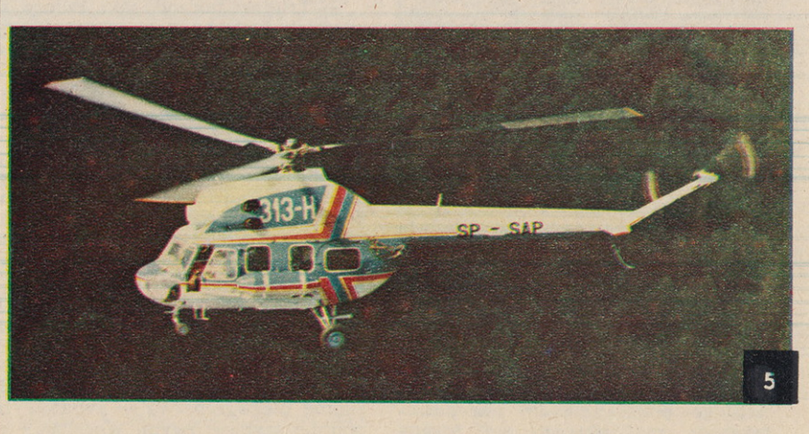
Ił-62 w Międzynarodowym Porcie Lotniczym na Okęciu w Warszawie.
Zdjęcia: B. Koszewski i A. Pawliszewski

1

2


3


4



5

POLSKI PRZEMYSŁ LOTNICZY

Z różnych gałęzi przemysłu polskiego napływają hiobowe wieści. Tu brakuje surowców, tam podzespołów, a wszędzie wsadu dewizowego. Pracuje się na pół obrotów i trzeba będzie zwalniać ludzi. Pułapka licencyjna uzależniająca nasz przemysł od krajów kapitalistycznych zatrzasnęła się... A jak na tle tego obrazu wygląda sytuacja w polskim przemyśle lotniczym?

Ale przed omówieniem aktualnej sytuacji trzeba podać ogólną wizytówkę przemysłu lotniczego i jego rolę w gospodarce narodowej.

We wszystkich statystykach światowych przemysł lotniczy zaliczony jest do branż elitarnych obok przemysłu elektronicznego, atomowego czy kosmicznego. Oparty jest na postępie naukowo-technicznym, wykorzystując wysoce kwalifikowaną pracę przy niskim zużyciu surowców i energii. Jest to przemysł, który bezwzględnie musi dbać o jakość swych produktów, bowiem wyroby o niskiej jakości lub o parametrach odbiegających od szczegółowych przepisów technicznych są po prostu nie kupowane. **Osiągnięcia technologiczne polskiego przemysłu lotniczego powodują, że dodatkowo wytwarzany jest szeroki wachlarz wyrobów dla potrzeb przemysłu motoryzacyjnego, maszyn budowlanych i rolniczych, przemysłu stoczniowego, precyzyjnego itd.**

Dorobek przemysłu można mierzyć różnymi kategoriami — wymiernymi i niewymiernymi. Wymierne, to wiadomo — sztuki, złotówki, wskaźniki. Natomiast, aby powstał produkt finalny, potrzebne są odpowiednie kadry. Bowiem halę produkcyjną można zbudować w ciągu 2—3 lat, obrabiarkę zamówić i kupić w ciągu roku, wyszkolić świetnego spawacza w ciągu 3 lat, inżyniera z odpowiednią praktyką — w ciągu 7-10 lat. Natomiast na stworzenie dużego zespołu ludzi, który ma zbiorową wiedzę i umiejętność produkowania nowoczesnych wyrobów techniki lotniczej, potrzeba pracy całych pokoleń. **Obecny potencjał produkcyjny i techniczny polskiego przemysłu lotniczego jest wynikiem uporczywej pracy trzech pokoleń robotników, techników i naukowców.** Takim zgranym w pracy zespołem dysponujemy i jest to doceniane przez naszych kontrahentów zarówno w RWPG, jak i w krajach kapitalistycznych.

Nasz przemysł lotniczy powstał w okresie międzywojennym dla realizacji przede wszystkim celów obronnych. Przy podobnym założeniu odbudowywano go po wyzwoleniu w okresie „zimnej wojny". Wysoki poziom techniczny lotniczego sprzętu wojskowego wymagał nie tylko posiadania nowoczesnego wyposażenia produkcyjnego, ale przede wszystkim kadry wysoko kwalifikowanych robotników i personelu inżynieryjnego. **O ówczesnej nowoczesności przemysłu lotniczego świadczy fakt, że już w latach 50-tych opanowano przy budowie samolotów metody technologiczne i organizację skomplikowanych procesów wytwórczych, z którymi obecnie spotykają się załogi innych branż** przemysłu elektromaszynowego. Ale od tamtego czasu postęp w przemyśle lotniczym nie zatrzymał się.

Później różne były koleje losów przemysłu lotniczego. W okresie dekoniunktury rozwinięto produkcję urządzeń chłodniczych, silników spalinowych, podzespołów dla motoryzacji, narzędzi, obrabiarek, samochodów, motocykli, a nawet baniek do mleka. Jednak żaden produkt nie był w stanie zapewnić takiej efektywności, jak produkcja sprzętu lotniczego. Na własnej skórze ludzie z przemysłu lotniczego

przekonali się, jakie są różnice ekonomiczne pomiędzy prostym przetwarzaniem surowców w wyrób społecznie użyteczny, a wysoko uszlachetnioną produkcją opartą na czołowych osiągnięciach nauki i techniki.

W ośrodkach konstrukcyjnych podjęto intensywne wysiłki nad opracowaniem różnych typów sprzętu dla lotnictwa cywilnego i równolegle poszukiwano zbytu na rynkach międzynarodowych. Okazało się, że nie sztuką jest skonstruowanie na papierze nowego samolotu. Znacznie trudniejszym zadaniem było wyprodukowanie go (kwestie technologii), zaś najtrudniejszym — sprzedanie nowego i nieznanego wyrobu. Współcześnie już chyba żadne państwo nie sili się na produkcję samolotów na magazyn w nadziei, że znajdzie się jakiś klient. Jest to zbyt drogie i zbyt ryzykowne przedsięwzięcie. Dzisiaj w utechnicznionym świecie trzeba budować samoloty pod konkretne zamówienie, dla konkretnego nabywcy, i to najlepiej takiego, który kupuje samoloty hurtowo, a nie detalicznie.

Prawdę tę odkryto dość wcześnie w polskim przemyśle lotniczym i w ramach współpracy gospodarczej nawiązano kontakty ze Związkiem Radzieckim. Uzgodniono z ZSRR zasady współpracy obejmujące otwarcie tego dużego i chłonnego rynku dla eksportu naszych wyrobów, jak również zakres szerokiej pomocy technicznej oraz uzgodniono problemy zaopatrzenia materiałowo-kooperacyjnego. **Na podstawie uzyskanych zamówień i licencji uruchomiono w dużych seriach produkcję samolotów gospodarczych, śmigłowców, samolotów lekkich i silników lotniczych.** Uzyskanie długofalowych i stabilnych zamówień umożliwiło podjęcie działań zmierzających do zdobycia trwałej pozycji na rynku lotniczym wszystkich krajów RWPG i częściowe wchodzenie na rynki krajów kapitalistycznych.

Jednak trudno wymagać od krajowego przemysłu przetwórczego, by zapewnił stałe dostawy, przy względnie niewielkich ilościach, setki rodzajów podstawowych wysokojakościowych materiałów hutniczych w kilkuset odmianach asortymentu każdy, kilka tysięcy rodzajów produktów chemicznych i ogromny asortyment podzespołów, jakie są niezbędne do wyprodukowania współczesnego samolotu czy śmigłowca. **Przemysł lotniczy z natury rzeczy musi więc aktywnie uczestniczyć w międzynarodowym podziale pracy, stymulując odpowiednie układy specjalizacji i kooperacji w innych branżach.** Inaczej musiałby tworzyć własną bazę metalurgiczną i produkcji podzespołów, dostosowaną do względnie niewielkiej skali i elitarnego pod względem technicznym charakteru wytwórczości. **Dlatego od dawna wypracowano zasady współpracy z przemysłem lotniczym ZSRR i innych krajów RWPG, skąd importujemy ponad 70% materiałów, surowców i wyrobów kompletujących.** Import z krajów kapitalistycznych był marginesowy i dotyczył asortymentów, które mogą być zastąpione przez dostawy z krajów RWPG.

Z tego właśnie powodu polski przemysł lotniczy nie ma obecnie tak poważnych barier zaopatrzeniowych, jak inne branże gospodarki. Dodatkową korzystną cechą tego przemysłu jest bardzo niska materiałochłonność produkcji lotniczej. Pomimo wysokich cen materiałów jakościowych i półproduktów, łączny ich udział w całkowitym koszcie sprzętu lotniczego kształtuje się poniżej 30%. Na wysoką wartość samolotu czy śmigłowca, wynoszącą wiele tysięcy złotych za kilogram produktu, składa się głównie wysoko uszlachetniona praca ludzka i dorobek myśli technicznej. Cena statku powietrznego jest proporcjonalna do osiągów technicznych i jakości wyrobu, natomiast masa konstrukcji powinna być możliwie jak najmniejsza.

Lekkość konstrukcji lotniczych uzyskuje się przez stosowanie najnowszych osiągnięć nauki i techniki, wykorzystywanych w praktyce przez wysoko wykwalifikowany personel posługujący się nowoczesnym wyposażeniem produkcyjnym. **Na końcowy efekt składa się praca ogromnych zespołów ludzkich:** naukowców, konstruktorów, technologów, organizatorów produkcji, robotników praktycznie wszystkich specjalności od formierzy, piecowych czy kowali do monterów, mechaników, pilotów doświadczalnych oraz pracowników służb serwisowych.

Łączna wiedza zawodowa, doświadczenie oraz talent i przedsiębiorczość tej armii pracowników przemysłu lotniczego jest jego **największym kapitałem i atutem w walce konkurencyjnej na rynkach światowych.**

Warto też wiedzieć, że klient kupując samolot czy śmigłowiec w trakcie jego eksploatacji przez 10--15 lat zakupi u producenta zapasowe silniki, zespoły i części zamienne o łącznej wartości **od 2 do 3 razy przekraczającej cenę wyrobu finalnego.** W ten sposób sprzedaż części zamiennych i silników zapasowych oraz usług remontowych i szkoleniowych przynosi 50% wpływów i ponad 70% zysków.

W zakładach polskiego przemysłu lotniczego i silnikowego łącznie zatrudnionych jest obecnie ponad 100 tysięcy pracowników, obejmujących wszystkie sfery działalności od prac badawczo-rozwojowych poprzez produkcję do zbytu i eksportu oraz świadczenia usług. Stanowią oni podstawowy trzon organizacyjny, powiązany wzajemnie szeregiem zależności wynikłych z dużej złożoności procesu wytwórczego i wąskiej specjalizacji. **Zorganizowany system kooperacyjny obejmuje na terenie kraju kilkaset podstawowych przedsiębiorstw praktycznie wszystkich branż przemysłowych w hutnictwie, chemii, przemyśle lekkim i elektromaszynowym.**

Szacuje się, że dodatkowo na rzecz produkcji lotniczej, chociażby częściowo, zaangażowanych jest poza przemysłem lotniczym około 30 tysięcy pracowników, którzy wytwarzają wyroby zaopatrzeniowe.

Poprzez ten zorganizowany i działający od wielu lat system kooperacyjny **przemysł lotniczy oddziałuje stymulująco na gospodarkę narodową, wymuszając postęp techniczny na poziomie dyktowanym przez rynki międzynarodowe.**

Tak więc **z produkcją lotniczą związanych jest w sumie w naszym kraju ponad 130 tysięcy osób, przeważnie o bardzo wysokich kwalifikacjach,** w pełnym przekroju zawodów. Jest to największy, a zarazem niewymierny finansowo kapitał, który procentuje m. in. **dużym eksportem, wynoszącym 90% produkcji.**

Jak na tym tle rysują się perspektywy polskiego przemysłu lotniczego? Czy jego produkcja będzie ograniczana czy rozwijana? Spójrzmy na ten problem poprzez pryzmat tendencji światowych, od których w dużej mierze uzależniony jest nasz przemysł mający rozległe powiązania międzynarodowe.

Narastający deficyt żywności w skali światowej, jak również w RWPG, wywołuje potrzebę intensyfikacji produkcji rolnej. Do zwiększenia produkcji rolnej niezbędne są nowoczesne wysokowydajne środki techniczne, do których należy m. in. agrolotnictwo. Na samoloty i śmigłowce rolnicze posiadamy specjalizację w ramach RWPG i jesteśmy poważnym dostawcą tych wyrobów i usług na rynku międzynarodowym. **Cała flota agrolotnicza ZSRR, jak również wiele innych krajów RWPG, bazuje na statkach powietrznych produkcji polskiej.**

Bieżąca modernizacja i planowany wzrost tej floty zapewnia nam **wieloletnie zamówienia zarówno na wyroby finalne, jak i duże ilości części zamiennych. Średnio w każdym pięcioleciu polski przemysł lotniczy wytwarza ponad 2 000 samolotów dla potrzeb agrolotnictwa** i pod tym względem jesteśmy głównym producentem w skali światowej.

Przewiduje się, że w ciągu najbliższych 5 lat, będą produkowane do celów rolniczych:

— zmodernizowane wersje samolotów gospodarczych An-2,

— nowe wersje samolotów rolniczych rodziny PZL-106 Kruk o mocy 440 kW (600 KM) i 736 kW (1000 KM) oraz z napędem turbo-śmigłowym,

— rodzina samolotów Dromader obejmująca typy M-18, M-21 i M-24,

— wersje agrolotnicze samolotów lekkich PZL—104 Wilga.

Drugim czynnikiem jest światowy deficyt surowców, a zwłaszcza ropy naftowej, który wywołuje konieczność poszukiwań i eksploatacji nowych złóż na terenach trudnodostępnych i pozbawionych infrastruktury cywilizacyjnej. Aktywizacja Syberii, uruchomienie wydobycia ropy naftowej na morzach, pustyniach i w dżunglach Afryki, Ameryki Południowej oraz Azji powoduje zwiększenie zapotrzebowania na śmigłowce i samoloty transportowe.

Na przykład wieloletni program zagospodarowania Syberii wymagać będzie ogromnej liczby środków transportu, w tym również śmigłowców Mi-2, samolotów komunikacyjnych różnych klas, od dużych aerobusów Il-86 do lekkich samolotów skróconego startu i lądowania typu An-28. Łączne zapotrzebowanie ZSRR i innych rynków daje podstawy do przewidywania znacznego zwiększenia produkcji śmigłowców i poważnego zaangażowania się w produkcję lekkich samolotów transportowo-pasażerskich.

W związku z tym przewiduje się, że w najbliższych latach będą produkowane:

— zmodernizowane wersje śmigłowców Mi-2,

— nowe śmigłowce wielozadaniowe PZL W-3 Sokół,

— lekkie śmigłowce jednosilnikowe przeznaczone głównie do szkolenia pilotów, treningu i różnych usług,

— zespoły kooperacyjne dla aerobusów Il-86,

— lekkie samoloty transportowo-pasażerskie An-28.

Jak wynika z powyższego, dzięki przyjętym kierunkom specjalizacji i długofalowej strategii rozwoju oraz stabilnym zamówieniom radzieckim, **polski przemysł lotniczy ma zapewnioną przyszłość. Posiada on obecnie pełny portfel zamówień, dający szanse ponad dwukrotnego zwiększenia opłacalnego eksportu w ciągu najbliższych 5—7 lat z dalszą tendencją wzrostu.** Jednak jest to tylko szansa, z której należy szybko korzystać i której nie wolno zaprzepaścić. Bowiem w produkcji i eksporcie sprzętu lotniczego wielką rolę odgrywa czas i kompleksowość działań.

Opracowanie nowego produktu, jakim jest np. samolot An-28 czy śmigłowiec W-3 Sokół, wszechstronne przebadanie go, przygotowanie i rozruch produkcji, zabezpieczenie materiałów i zespołów kooperacyjnych, wprowadzenie na rynek i obsługa posprzedażna wymagają ściśle zsynchronizowanych działań kilkudziesięciu firm i jednostek organizacyjnych. Wszystko to odbywa się w warunkach walki konkurencyjnej, gdzie przegrywa nie tylko ten, kto nie potrafi, ale również ten, kto działa zbyt wolno. Obyśmy tej szansy nie przegadali.

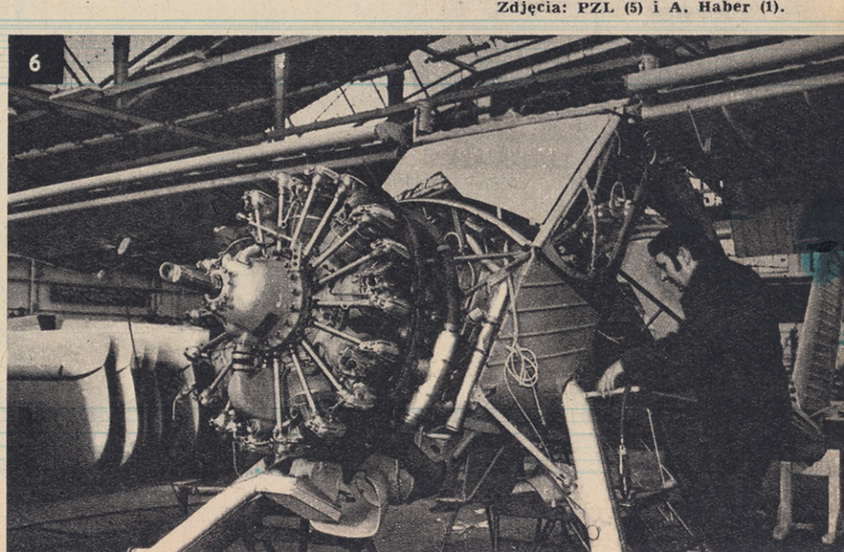
Posiadany potencjał produkcyjny oraz konkretne zamówienia powodują, że polski przemysł lotniczy poszukuje ludzi. W chwili obecnej jest on **zdolny zatrudnić około 7 000 pracowników bezpośrednio produkcyjnych,** zaś w pięcioleciu — trzykrotnie więcej. Otwierają się więc szanse dla ludzi nie obawiających się odpowiedzialnej, a zarazem ciekawej pracy.

BOGUSŁAW J. WITKOWSKI

ILUSTRACJE

1. **Samolot rolniczy PZL-106A Kruk.**
2. **Samolot szkolno-treningowy PZL--110 Koliber.**
3. **Samolot pasażerski skróconego startu i lądowania An-28.**
4. **Schemat radzieckiego aerobusu Il--86, na którym kolorem zielonym oznaczono zespoły kooperacyjne produkowane przez Polskę, zaś niebieskim — przez ZSRR.**
5. **Śmigłowiec wielozadaniowy Mi-2.**
6. **Przy produkcji samolotu PZL-104.**

Zdjęcia: PZL (5) i A. Haber (1).



LIPCOWE REFLEKSJE

DOKOŃCZENIE ZE STR. 3

źródło zakupu, lecz dziesiątki innych względów i okoliczności.

— Nie wyłączając chyba politycznych?

— Naturalnie. Zwłaszcza teraz, gdy z komunikacji lotniczej robi się narzędzie politycznego szantażu i nacisku. Godny pożałowania precedens stworzyła w tej sprawie obecna administracja amerykańska przerywając, z ogromną szkodą dla dziesiątków tysięcy pasażerów, połączenia lotnicze między Warszawą a Nowym Jorkiem i Chicago. Okazuje się jednak, że broń ta może z łatwością działać w różne strony na zasadzie dwukońcowego kija. Rychło więc uciekła się do niej Argentyna, zawieszając z powodu konfliktu falklandzkiego regularne loty między Europą a Argentyną takich przewoźników jak nie tylko British Airways, lecz także Air France, KLM i Lufthansy.

— Ale, zbaczamy chyba trochę z tematu...

— Trochę, bo wszystko, co występuje w światowej komunikacji lotniczej, ściśle się ze sobą wiąże. Na przykład ostatnio coraz więcej przewoźników, zwłaszcza narodowych, zwraca się z prośbą do swych rządów o wsparcie finansowe. Niektóre towarzystwa, jak np. amerykański Braniff, czy sławetny transatlantycki „pociąg powietrzny" Freddie Lakera, ogłosiły całkowite bankructwo. Świadczy to o pogłębiającym się kryzysie, a zarazem o zaostrzającej się walce konkurencyjnej w całej światowej komunikacji lotniczej. Z tego trzeba wyciągać stosowne wnioski także dla siebie.

— W naszej aktualnej sytuacji tym poważniejsze i głębsze, że pod względem wielkości przewozów lotniczych znajdziemy się chyba w tym roku na poziomie mniej więcej roku 1967. Czy nie grozi to bankructwem naszemu przewoźnikowi lotniczemu?

— Przewoźnik narodowy nie może zbankrutować. Mam nadzieję, że gdy zajdzie potrzeba otrzyma pomoc.

— Czy nie będzie to sprzeczne z zasadami wdrażanej obecnie reformy gospodarczej, zakładającej pełne samofinansowanie się przedsiębiorstw?

— Jeśli pomoc ta zostanie okazana w formie kredytu bankowego, to nie widzę tu żadnej sprzeczności.

— Ale bank musi przecież mieć gwarancje.

— Myślę, że będzie mógł je mieć. Przewozy lotnicze PLL LOT wyraźnie, z miesiąca na miesiąc, rosną. Na razie chodzi tylko o to, by LOT przetrwał. Natomiast już za rok, za dwa, może wrócić do dawnej rentowności. Słusznie więc czyni dyrekcja LOT-u, starając się w okresie kryzysu świadczyć nawet różne usługi zastępcze, byleby uchronić się od nadmiernej redukcji załogi, którą potem trudno byłoby z dnia na dzień odrestaurować.

— Mieliśmy mówić o całym lotnictwie cywilnym w przekroju minionego 38-lecia, a tymczasem obracamy się głównie wokół lotnictwa komunikacyjnego.

— Trudno uciec od faktów; a faktem jest, że w tej chwili to problem najważniejszy. Do refleksji bardziej ogólnych wrócić jednak można...

— Wspomniał Pan na początku naszej rozmowy, iż w minionym 38-leciu nasze lotnictwo cywilne miało swoje lata tłuste i chude, okresy bardziej i mniej pomyślnego rozwoju. W czym dopatrywać się przyczyn tej nierównomierności?

— Generalnie — chyba w niedocenianiu cywilizacyjnej i społeczno-ekonomicznej roli lotnictwa cywilnego we współczesnym świecie.

— Ale skąd się to brało? Chyba nie ze złych intencji ludzi, czy instytucji decydujących o tempie i kierunkach rozwoju?

— Również tak sądzę. Powiedziałbym, że raczej z niekompetencji wynikającej z nieznajomości przedmiotu przez ludzi mających, nie tylko zresztą w sprawach lotnictwa, głos decydujący. Pierwszy raz zetknąłem się z przejawami tego, jeszcze jako dowódca Wojsk Lotniczych, w latach sześćdziesiątych, kiedy to zapadały różne decyzje o charakterze likwidatorskim w odniesieniu do przemysłu lotniczego. Na nic zdały się perswazje kompetentnych fachowców. Potem trzeba było to z ogromnym trudem nadrabiać. W latach siedemdziesiątych z kolei nie można było w żaden sposób wytłumaczyć jedynym, wyposażonym wówczas w odpowiednie kompetencje, autorytetom, jakie konsekwencje płyną z niénadążania infrastruktury lotniczej za, rzeczywiście imponującym w tym okresie, tempem wzrostu przewozów pasażerskich.

— Jak wiadomo, w latach siedemdziesiątych staczał Pan wespół z Centralnym Zarządem Lotnictwa Cywilnego boje o integrację lotnictwa cywilnego. Dlaczego, i czy uważa Pan, że idea ta jest nadal aktualna?

— Powód był jasny i prosty: lotnictwu brakowało chociażby względnie jednolitego kierownictwa oraz skoordynowanej koncepcji rozwoju. O wielu sprawach decydowały przypadki lub przypadkowi ludzie. Niech ilustracją tego będą chociażby losy agrolotnictwa: najpierw było ono w rękach PLL LOT i Ligi Lotniczej, potem Aeroklubu PRL, aż wreszcie przeszło do przemysłu. Tego rodzaju przypadkowości nie można tolerować w nieskończoność. Musi wreszcie powstać jakiś kompetentny organ zdolny pokierować całym lotnictwem, względnie zapewnić mu skoordynowany rozwój. Inaczej wciąż będą powstawały gdzieś wyrwy i luki. Nie jestem oczywiście, tak jak nie byłem dotąd, za integracją mechaniczną. To powinna być raczej integracja ekonomiczna, obliczona na pełniejsze i efektywniejsze wykorzystanie naszego całego potencjału lotniczego. Z uwzględnieniem, rzecz oczywista, realnych warunków społeczno-ekonomicznych.

— Ponieważ jest to idea nie nowa, to czy nie stanie ona w sprzeczności z takim novum, jak reforma gospodarcza?

— Przeciwnie — jest to raczej wyjście reformie naprzeciw, reformie, która tak jak w całej gospodarce narodowej, również w lotnictwie jest już rzeczą nieodwracalną i przesądzoną. Szkoda tylko, że w lotnictwie nie udało się tego zrobić kilka lat wcześniej. Wtedy byłoby prościej. I liczyć by można było na szybsze efekty. W tym czasie lotnictwo jako całość przynosiło wysokie nadwyżki dochodów nad wydatkami. No, ale cóż — nie odstanie się, co się stało. Można jedynie liczyć na to, że po przejściu kryzysu lotnictwo, jako najbardziej opłacalna dziedzina transportu, uzyskała znowu warunki dla realizacji idei rozwoju całego systemu, nad czym zresztą pracuje się już intensywnie obecnie.

— Tak więc doszliśmy do nowego tematu, który można by zatytułować: „Perspektywy lotnictwa cywilnego na tle reformy gospodarczej". Ze względu na jego rozległość, nowe okoliczności i — jak łatwo się domyśleć — brak jeszcze wielu ustaleń, odłożymy go chyba do jakiejś innej okazji.

— Też tak sądzę...

— Dziękujemy więc za rozmowę.

— I ja dziękuję.

Rozmowę przeprowadził
W. JORMA

LIPCOWE dni roku 1943 są znamienne w dziejach polskich skrzydeł. W dniach tych bowiem utworzono pierwszą regularną jednostkę lotnictwa polskiego w ramach organizującej się na terytorium Związku Radzieckiego 1 Dywizji Piechoty im. T. Kościuszki.

7 lipca 1943 r. dowódca 1 dywizji kościuszkowskiej, płk Zygmunt Berling, wydał rozkaz nr 43 ogłaszający rozkaz o przystąpieniu do formowania 1 samodzielnej eskadry lotnictwa myśliwskiego. Na miejsce organizowania eskadry wyznaczone zostało historyczne już dziś lotnisko polowe w Grigoriewskoje położone na południe od Sielc, w pobliżu szosy Moskwa — Riazań (128 km od Moskwy i 35 km od Riazania). Dowódcą eskadry mianowany został kpt. Wacław Czesław Kozłowski, Polak urodzony w ZSRR, wnuk zesłańca z 1863 roku. Świetnie władał językiem polskim i miał duże doświadczenie bojowe.

16 lipca przeprowadzono egzamin kwalifikacyjny dla kandydatów na lotników 1 eskadry. Przeszli oni również badania lotniczo-lekarskie. Ostatecznie wyłoniono grupę 17 osób, w której znaleźli się: por. Karol Wysoczyński, ppor. Stanisław Lisiecki, ppor. Józef Zacharżewski, ppor. Tadeusz Kotlarz, ppor. Tadeusz Raube, st. sierż. Ryszard Ber, kpr. Stanisław Łuszczynowski i szer. szer. Edward Chromy, Józef Gościumiński, Stanisław Derewiński, Wiesław Bobrowski, Ryszard Horodecki, Dymitr Kotek, Jakub Lewitin, Jan Gołubicki, Filip Lacherta i Aleksander Michnowicz. Spośród tych kandydatów zaledwie trzech miało ukończony pilotaż. Byli to polscy oficerowie, którzy ukończyli radzieckie szkoły lotnicze: por. Karol Wysoczyński, ppor. Stanisław Lisiecki i ppor. Józef Zacharżewski. Reszta nie miała do tej pory żadnych związków z lotnictwem wojskowym, chociaż niektórzy wykazywali spore zainteresowanie służbą w lotnictwie. Właściwie więc należało rozpoczynać szkolenie lotnicze od podstaw.

Nieco lepiej przedstawiała się sprawa z personelem technicznym. Z jednostek dywizji udało się ściągnąć wielu wypróbowanych specjalistów lotniczych, takich jak por. Jan Rusiecki, ppor. Ludwik Gorbaczewski i st. sierż. Leon Szurka oraz młodych mechaników, z których wielu zetknęło się praktycznie z techniką lotniczą. Również i oni wymagali przeszkolenia, ale tu sytuacja przedstawiała się znacznie lepiej.

Zgodnie z wcześniejszym porozumieniem, zawartym pomiędzy Związkiem Patriotów Polskich i dowództwem 1 dywizji a Naczelnym Dowództwem Armii Radzieckiej, radzieckie siły powietrzne zobowiązały się do zapewnienia eskadrze polskiej nie tylko lotniska i samolotów, ale i wykładowców oraz instruktorów. Właśnie celem szkolenia młodych adeptów sztuki latania i walki powietrznej utworzono specjalny lotniczy oddział szkolno-treningowy pod dowództwem st. lejtnanta Pawła Jasińskiego, niezależny organizacyjnie od eskadry. Oddział ten składał się z dwóch wykładowców (nawigacji — mjr A. Korniejew i strzelania powietrznego — O. Matwiejew), pięciu instruktorów pilotażu oraz pięciu techników i pięciu mechaników lotniczych. Był to więc zespół reprezentujący sobą duże walory specjalistyczne.

22 lipca z Sielc do Grigoriewskoje przybył pierwszy personel lotniczy. Nazajutrz przed stojącymi na uroczystej zbiórce żołnierzami odczytany został pierwszy rozkaz, który stwierdzał, że dowództwo eskadry objął kpt W. Cz. Kozłowski. W myśl rozkazu eskadra została podzielona na trzy grupy: dowództwo i sztab — 8 osób, uczniowie piloci — 17 osób, uczniowie personelu technicznego — 18 osób. W sumie więc było 43 lotników polskich.

Zastępcą dowódcy eskadry do spraw politycznych (według ówczesnej nomenklatury 1 dywizji — do spraw oświatowych) mianowano ppor. Alfreda Wiślickiego. Szefem sztabu eskadry został kpt. Henryk Kotulski. Obaj byli oficerami polskimi, lecz nie mieli doświadczenia lotniczego. Nawigatorem eskadry był ppor. Mieczysław Łukianczuk, a lekarzem por. dr med. Zygmunt Szenker. Na oficera gospodarczego wyznaczony został ppor. Leon Dąbrowski. Inżynierem eskadry mianowano inż. Karola Jadackiego, który był oficerem bez stopnia; otrzymał on stopień porucznika w późniejszym okresie. Technikiem uzbrojenia został chor. Edward Kotkowski. Na stanowiska oficerów technicznych wyznaczeni zostali: por. Jan Rusiecki, ppor. Ludwik Gorbaczewski i st. sierż. Leon Szurka — awansowany wkrótce do stopnia oficerskiego.

Zgodnie z polsko-radziecką umową dotyczącą lotnictwa, w eskadrze obowiązywały zasady obejmujące całą dywizję polskę jako jednostkę narodową. W eskadrze obowiązywały polskie regulaminy i panowały polskie zwyczaje wojskowe. Lotnicy mieli nosić mundury wyjściowe według wzorów z roku 1936, a więc jednorzędowe, koloru stalowego z wykładanymi kołnierzami i czarnymi lampasami na spodniach o szerokości 2 cm. Wprowadzono oznaczanie stopni na rękawach (niezależnie od oznak stopni na naramiennikach) za pomocą srebrnej taśmy. Czapka była okrągła typu „maciejówki" z piastowskim orłem. Istniały tylko trudności z uzyskaniem dostatecznej ilości sukna w kolorze stalowym, bowiem było go mało. Ale i tę sprawę pomyślnie rozwiązano. W codziennym użytku lotnicy nosili polskie mundury ćwiczebne wojsk lądowych, a do lotów mieli specjalne ubiory.

Początkowo eskadra otrzymała 5 samolotów szkolno-treningowych typu Ut-2. Była to standardowa maszyna szkolno-treningowa produkowana seryjnie w tej wersji od 1936 r. Przechodził ten samolot wiele zmian i modyfikacji. Jego wojenna wersja seryjna AIR-19 z silnikiem M-110 o mocy 125 KM i trzygoleniowym wzmocnionym podwoziem była produkowana od drugiej połowy 1941 r. Samoloty te miały dwumiejscową kabinę — dla instruktora i ucznia, były bardzo stateczne i rozwijały prędkość maksymalną do 210 km/h, prędkość przelotowa zaś wynosiła 185 km/h, pułap — 4 700 m, zasięg — 480 km, rozbieg — 200 m, a dobieg — 235 m. Jak na owe czasy była to doskonała maszyna do podstawowego szkolenia młodych pilotów. Ciekawostką jest fakt, że przewodnicząca ZPP Wanda Wasilewska otrzymaną nagrodę państwową w wysokości 100 000 rubli za powieść „Tęcza" przeznaczyła na zakup samolotu bojowego „Warszawa" dla polskich lotników.

Dla ścisłości historycznej zaznaczyć należy, że pierwszym samolotem, który wystartował z lotniska Grigoriewskoje, był dwupłato-

1 Eskadra

wy Po-2, nazywany popularnie „kukuruźnikiem", oddany do dyspozycji dowódcy eskadry i osobiście przez niego pilotowany.

Pod względem materiałowo-technicznym eskadra znajdowała się na zaopatrzeniu tyłów Radzieckich Sił Powietrznych. Na lotnisku Grigoriewskoje prace związane z urządzeniem kwater, dostarczeniem żywności, umundurowania, paliwa i innych środków wykonywał 648 batalion obsługi lotnisk, którego dowódca, mjr D. Karaganowicz, darzył sympatią Polaków i troszczył się o to, by stworzyć dobre warunki umożliwiające szybkie opanowanie techniki pilotowania.

W celu usprawnienia szkolenia lotniczego wszystkich kandydatów na pilotów podzielono na dwie grupy, przy czym pierwsza grupa szkolna liczyła 11 uczniów-pilotów; oni to w pierwszej kolejności rozpoczęli loty. 26 lipca 1943 r., po zapoznaniu się z samolotem Ut-2, rozpoczęło się szkolenie w powietrzu. Na lotnisku, obok płachty w kształcie litery T, zatknięta też była flaga o barwach narodowych, na której z lewej strony na białym tle znajdowała się biało-czerwona szachownica. Przed wojną na każdym polskim lotnisku wojskowym była flaga na wysokim maszcie. Świadczyło to o przywiązywaniu wagi do charakteru narodowego tej jednostki lotniczej.

Program szkolenia przewidywał przeprowadzenie w początkowej fazie zajęć w formie wykładów i ćwiczeń praktycznych na urządzeniach treningowych, mających na celu przygotowanie uczniów do wykonywania lotów na samolocie szkolno-treningowym. Drugi okres obejmował szkolenie w powietrzu, podczas którego nauczano pilotowania samolotu w różnych sytuacjach. Szkolenie to rozpoczynano od wykonywania startów i zakrętów oraz lądowania. W dalszej kolejności wykonywano loty po okręgu w rejonie lotniska oraz w strefie oddalonej 2—5 km od miejsca bazowania. Wreszcie należało opanować ćwiczenia wyższego pilotażu, zgranie w locie grupowym, oraz strzelanie z samolotu do celów naziemnych i powietrznych oraz prowadzenie walki powietrznej, bombardowanie i wykonywanie lotów w zasłoniętej kabinie. Na zakończenie obowiązywał uczniów egzamin w powietrzu z techniki pilotowania oraz egzamin teoretyczny z programowej tematyki.

Według tego programu, w Grigoriewskoje od świtu do zmroku trwało intensywne szkolenie. Zgodnie z wytycznymi, jakie otrzymał 19 lipca kpt. Kozłowski, eskadra miała zakończyć szkolenie, z wyjątkiem ćwiczeń na zastosowanie bojowe, w ciągu trzech miesięcy. Na ostatni etap szkolenia, który przebiegał w zasadzie na poligonie, potrzeba było około dwóch miesięcy; stąd należy wynioskować, że eskadra miała osiągnąć gotowość bojową w okresie sześciu miesięcy. Był to okres stosunkowo krótki i wymagał olbrzymiego wysiłku.

Już w początkowej fazie szkolenia ze względów zdrowotnych lub braku predyspozycji niektórzy uczniowie-piloci nie mogli sprostać wymaganiom i odkomenderowano ich do innej służby. 2 sierpnia ubył kpr. Stanisław Łuszczynowski, a 3 sierpnia po orzeczeniu lekarskim — ppor. Tadeusz Raube, ppor. Tadeusz Kotlarz i szer. Filip Lacherta.

Począwszy od pierwszego dnia wykonywano średnio ponad 100 lotów dziennie. Po sześciu dniach szkolenia w powietrzu eskadra wykonała 667 lotów czasie 72 godzin i 47 minut.

W trakcie lotów odbywało się również praktyczne szkolenie personelu technicznego, który zgłębiał wiedzę o nowym, nieznanym mu sprzęcie lotniczym. Mimo że w ciągu pierwszych sześciu dni szkolenia każdy z samolotów startował przeciętnie po 20 razy, nie zdarzył się ani jeden defekt. Była to zasługa i szkolących, i szkolonych.

Równolegle ze szkoleniem w powietrzu w godzinach popołudniowych prowadzono zajęcia teoretyczne na ziemi, przede wszystkim z takich dyscyplin jak: nawigacja, aerodynamika, strzelanie powietrzne, taktyka lotnicza, budowa silnika i płatowca oraz meteorologia. Do tego dochodziło szkolenie polityczne i ogólnowojskowe. Szkolenie teoretyczne było tym trudniejsze, że brak było poglądowych pomocy naukowych i podręczników oraz instrukcji w języku polskim.

W celu polepszenia organizacji szkolenia eskadra została podzielona na klucze. 10 sierpnia dowódcami ich zostali: 1 klucza — ppor. Stanisław Lisiecki, 2 klucza — por. Karol Wysoczyński i 3 klucza — ppor. Józef Zacharżewski. Cała trójka tych pilotów opanowała szybko program szkolenia wstępnego na samolocie Ut-2, i na samolocie przejściowym Jak-7, w związku z czym otrzymała nominacje.

Atmosferę wytężonej pracy szkoleniowej zmącił jednak nieoczekiwanie tragiczny wypadek lotniczy. 10 sierpnia Kozłowski awansowany właśnie na majora, wyleciał na swym samolocie Po-2 wraz z jednym z radzieckich instruktorów, lejtnantem Anatolem Korowinem, do obozu w Sielcach, aby załatwić aktualne sprawy w sztabie 1 dywizji. Po paru godzinach obaj lotnicy przybyli na przygodne lądowisko nad Oką, aby odlecieć do Grigoriewskoje. Samolot przygotowywali im mechanicy osobistego samolotu gen. bryg. Zygmunta Berlinga: kpr. Jan Kurażyński i kpr. Jan Soroka. Samolot wystartował; osobiście prowadził go mjr Cz. Kozłowski. Tuż po starcie samolot wyszedł nad obóz sielecki, zbliżył się do budynku sztabu dywizji i w tym właśnie momencie nastąpiła katastrofa. Lecąc na małej wysokości samolot uderzył płatami skrzydeł w maszt z flagą, zatknięty w pobliżu budynku sztabu 1 DP im. T. Kościuszki. Samolot runął na ziemię. Pilot zginął na miejscu, a Korowin zmarł wkrótce.

Tak poległ pierwszy dowódca pierwszej polskiej jednostki lotniczej w Związku Radzieckim. W Grigoriewskoje powszechnie wyrażano żal po majorze, człowieku wspaniałym, energicznym, oddanym bez reszty sprawie tworzenia polskiego lotnictwa na froncie wschodnim. Jego śmierć była długo komentowana wśród lotników polskich.

Obowiązki dowódcy eskadry czasowo objął szef sztabu kpt. Henryk Kotulski, a od 16 sierpnia stanowisko to powierzono por. Tadeuszowi Wicherkiewiczowi, jednemu z nielicznych polskich lotników przedwojennych, byłemu instruktorowi Centrum Wyszkolenia Lotnictwa w Dęblinie. W kilka dni później Wicherkiewicz awansował do stopnia kapitana. Nie był on wszakże pilotem, lecz nawigatorem, nie miał też za sobą żadnego doświadczenia bojowego. Oczywiście, dowodzenie eskadrą i równoczesne szkolenie się na pilota myśliwskiego stwarzało mnóstwo trudności. Wicherkiewiczowi pomagał st. lejtn. Jasiński, biorąc na siebie całokształt pracy wykładowo-instruktorskiej.

Szkolenie personelu latającego eskadry postępowało szybko naprzód. Już po trzech tygodniach jako pierwsi wylecieli samodzielnie na samolocie Ut-2 uczniowie — piloci: Jan Gołubicki i Ryszard Ber.

Procesem szkolenia i wychowania stanu osobowego eskadry żywo interesowali się członkowie Prezydium ZPP i dowództwo 1 DP im. T. Kościuszki. 16 sierpnia 1943 r. inspekcjonował eskadrę gen. bryg. Zygmunt Berling. Zapoznał się on z realizacją programu i poziomem szkolenia, przyjął defiladę eskadry i postawił zadanie szybkiego przygotowania pilotów do walki.

Przychylny stosunek Państwowego Komitetu Obrony ZSRR do formowania jednostek Wojska Polskiego, dotychczasowy pomyślny przebieg ich organizowania i szkolenia oraz dość duży napływ do szeregów wojska rezerw ludzkich spośród Polonii radzieckiej, stworzyły dogodne warunki dalszego rozwoju naszej pierwszej jednostki lotniczej — zalążka lotnictwa polskiego na Wschodzie.

Po uzyskaniu zgody władz radzieckich 19 sierpnia 1943 r. rozpoczęto nad Oką organizowanie 1 Korpusu Polskich Sił Zbrojnych w ZSRR w składzie trzech dywizji piechoty, brygady artylerii, brygady pancernej i kilku mniejszych jednostek. Już następnego dnia przystąpiono do przeformowania 1 eskadry na 1 pułk lotnictwa myśliwskiego (1 plm). Ta mająca dziś historyczne znaczenie 1 samodzielna eskadra myśliwska stała się podstawą do sformowania większej jednostki lotniczej i dała początek rozwojowi ludowego Lotnictwa Polskiego, które wniosło liczący się wkład w zwycięstwo nad faszystowskimi Niemcami. Tak więc pamięć o dziejach tej 1 eskadry jest wciąż żywa, bowiem jednostka ta wyznaczyła dalszy bieg skrzydlatej historii PRL.

CZESŁAW KRZEMIŃSKI

Grupa radzieckich instruktorów 1 eskadry w Grigoriewskoje. W pierwszym rzędzie, pierwszy z prawej, kpt. Wacław Czesław Kozłowski. Zdjęcie archiwalne.

POLSKA NADAL W CZOŁÓWCE

Chociaż dobrych szybowników znaleźć można w kilkudziesięciu krajach, na liście szybowcowych rekordzistów świata znajdują się nazwiska pilotów — i pilotek — zaledwie dziewięciu państw. Do rekordowej elity od wielu lat należą polscy szybownicy. Podział 41 aktualnych szybowcowych rekordów świata przedstawia się następująco: RFN — 11, USA — 9, POLSKA — 5, Australia, Wielka Brytania i ZSRR — po 4, RPA — 2, Nowa Zelandia i Włochy — po 1.

Wprawdzie był czas, że Polska przodowała pod tym względem, obecne trzecie miejsce też jednak uznać należy za wysokie, tym bardziej że obszar naszego kraju i występujące u nas warunki termiczne są znacznie mniej korzystne dla ustanawiania rekordów szybowcowych niż w ZSRR, Australii, USA, RPA. Szybownicy radzieccy, zwłaszcza kobiety, po serii wspaniałych, rekordowych osiągnięć przed laty, ostatnio jakby zaniechali lotów po rekordy świata. Możliwości mają jednak ogromne. Oprócz bowiem wspaniałych, naturalnych warunków do bezsilnikowego latania ZSRR dysponuje dobrymi szybowcami i wytrawnymi pilotami. W ogóle jednak o rekordy szybowcowe jest coraz trudniej. Nie dziwi więc, że większość ostatnich lotów rekordowych dokonano przede wszystkim w Australii, USA i RPA. Amerykanie ustanawiają wprawdzie rekordy u siebie. Piloci RFN większość rekordów ustanowili jednak w Australii i RPA. Sławne są zwłaszcza coroczne od dobrych kilku lat wyprawy Hansa Wernera Grossego do Australii, na przełomie każdego roku, w okresie najlepszych warunków termicznych na Antypodach. Trzy z czterech aktualnych rekordów świata, którymi szczyci się brytyjskie szybownictwo, są dziełem Karli Karel, która... mieszka w Australii i oczywiście tam także lata.

Tak więc wyprawy pilotów do krajów szybowcowego eldorada to jedna z szans na ustanowienie nowych rekordów świata. Nie każdego jednak stać na takie eskapady. Przypomnieć tu jednak można, że w latach 1972 i 1974 Edward Makula był w tym ce-

SZYBOWCOWE REKORDY POLSKI I ŚWIATA

Konkurencja	D-1 szybowce jednomiejscowe				D-2 szybowce wielomiejscowe			
	Ogólne		Kobiece		Ogólne		Kobiece	
	Krajowe	Świata	Krajowe	Świata	Krajowe	Świata	Krajowe	Świata
Wysokość absolutna	S.Józefczak 11 860 m 4.1.61	USA P.F.Bikle 14 102 m 25.2.61	L.Pazio 8 950 m 9.12.62	USA S.Jackintell 12 637 m 14.2.79	S.Józefczak J.Tarczoń 12 560 m 5.11.66	USA L.E.Edgar M.E.Elieforth 13 489 m 9.3.72	A.Dankowska M.Matelska 9 174 m 17.10.67	USA B.Nutt H.F.Duncan 10 809 m 5.3.75
Przewyższenie	S.Józefczak 10 655 m 4.1.61	USA P.F.Bikle 12 894 m 25.2.61	L.Pazio 7 870 m 9.12.62	W.Brytania A.Burns 9 119 m 13.1.61	S.Józefczak J.Tarczoń 11 680 m 5.11.66	POLSKA S.Józefczak J.Tarczoń 11 680 m 5.11.66	A.Dankowska M.Matelska 8 430 m 17.10.67	POLSKA A.Dankowska M.Matelska 8 430 m 17.10.67
Odległość przelotu otwartego	J.Wróblewski 848,9 km 27.6.69	RFN H.W.Grosse 1 460,8 km 25.4.72	A.Dankowska 837,0 km 19.4.77	W.Brytania K.Karel 949,7 km 20.1.80	K.Gorzkiewicz W.Gruszkiewicz 715,5 km 27.5.67	Australia I.Renner H.Geissler 970,4 km 27.1.75	A.Dankowska J.Pogorzelska 585,7 km 31.8.64	ZSRR T.Pawłowa L.Filomechina 864,862 km 3.6.67
Odległość przelotu docelowego	A.Dankowska 630,0 km 28.7.63	Nowa Zelandia D.P.Speight S.H.Georgeson B.L.Drake 1 254,26 km 14.1.78	A.Dankowska 630,0 km 28.7.63	ZSRR T.Zagajnowa 731,595 km 29.7.66	F.Kępka E.Łopatko 636,6 km 8.8.62	ZSRR J.Gorochowa Z.Kozłowa 864,862 km 3.6.67	P.Majewska I.Raże 540,4 km 8.8.62	ZSRR J.Gorochowa Z.Kozłowa 864,862 km 3.6.67
Odległość przelotu docelowo-powrotnego	H.Muszczyński 821,3 km 13.8.75	USA K.H.Striedieck 1 634,7 km 9.5.77	A.Dankowska 672,2 km 29.5.73	USA D.F.Grove 1 127,68 km 28.9.81	E.Makula J.Serafin 718,2 km 8.8.72	USA T.L.Knauff R.Gannon 1 000,88 km 28.9.81	P.Majewska V.Malcher 617,43 km 14.5.80	POLSKA P.Majewska V.Malcher 617,43 km 14.5.80
Odległość przelotu po trasie trójkąta	S.Kluk 893,1 km 4.5.80	RFN H.W.Grosse 1 306,856 km 4.1.81	A.Dankowska 769,4 km 2.6.75	W.Brytania K.Karel 814,010 km 9.1.80	—	RFN H.W.Grosse H.H.Kohlmeier 1 112,62 km 28.12.79	—	—
Prędkość przelotu po trasie trójkąta 100 km	S.Kluk 152,73 km/h 2.9.73	USA K.B.Briegleb 165,347 km/h 18.7.74	A.Dankowska 112,43 km/h 31.8.73	Australia S.Martin 139,45 km/h 2.2.79	E.Makula H.G.Taskovich 130,726 km/h 6.8.72	RPA E.Mouat Biggs S.Murray 147,19 km/h 21.11.77	A.Dankowska E.Grzelak 126,286 km/h 1.8.78	POLSKA A.Dankowska E.Grzelak 126,286 km/h 1.8.78
Prędkość przelotu po trasie trójkąta 300 km	S.Kluk 118,4 km/h 28.8.78	RFN H.W.Grosse 158,67 km/h 24.12.80	H.Rynkiewicz 102,835 km/h 10.7.75	Australia S.Martin 129,52 km/h 8.2.81	E.Makula J.Serafin 122,063 km/h 24.8.74	RFN E.Müller O.Schäffner 140,48 km/h 30.11.79	A.Dankowska I.Gzyl 87,098 km/h 8.9.75	Włochy A.Orsi F.Bellingeri 97,74 km/h 18.8.74
Prędkość przelotu po trasie trójkąta 500 km	J.Ziobro 116,769 km/h 16.5.80	RFN G.Eckle 151,28 km/h 10.12.79	A.Dankowska 99,371 km/h 18.4.74	Australia S.Martin 133,14 km/h 2.2.79	E.Makula J.Serafin 114,86 km/h 10.7.74	RPA E.Mouat Biggs S.Murray 140,068 km/h 17.11.77	A.Dankowska S.Piątek 93,7 km/h 4.5.80	POLSKA A.Dankowska S.Piątek 93,7 km/h 4.5.80
Prędkość przelotu po trasie trójkąta 750 km	J.Centka 93,072 km/h 1.6.75	RFN G.Eckle 141,13 km/h 7.1.78	A.Dankowska 73,627 km/h 2.6.75	W.Brytania K.Karel 95,42 km/h 24.1.79	—	RFN H.W.Grosse H.H.Kohlmeier 131,84 km/h 14.1.80	—	—
Prędkość przelotu po trasie trójkąta 1 000 km	—	RFN H.W.Grosse 145,328 km/h 3.1.79	—	—	—	RFN H.W.Grosse H.H.Kohlmeier 129,54 km/h 21.12.79	—	—
Prędkość przelotu po trasie trójkąta 1 250 km	—	RFN H.W.Grosse 133,242 km/h 9.12.80	—	—	—	—	—	—
Prędkość przelotu docelowo-powrotnego 300 km	J.Ziobro 122,691 km/h 31.5.77	—	A.Dankowska 96,994 km/h 17.9.81	—	S.Witek J.Kochańczyk 108,61 km/h 2.6.79	—	A.Dankowska K.Grys 78,096 km/h 18.4.81	—
Prędkość przelotu docelowo-powrotnego 500 km	S.Kluk 98,729 km/h 5.5.80	—	—	—	—	—	A.Dankowska E.Jagiełło 67,702 km/h 26.5.77	—

lu w USA, gdzie na wypożyczonym sprzęcie ustanowił dla Polski 6 rekordów świata w klasie szybowców wielomiejscowych. Cztery z nich figurują jeszcze jako rekordy kraju.

Uważna lektura tabeli rekordów i konfrontacja niektórych wyników z potencjalnymi możliwościami szybownictwa w kraju daje jednak także szanse na nowe, rodzime rekordy świata. Warto też zwrócić uwagę, że

Rekordziści świata: Adela Dankowska (Polska)...

Polski szybowiec wysokowyczynowy Jantar-2B w Centrum Szybowcowym w Lesznie. Zdjęcia: B. Koszewski (4), George Uveges — „Soaring" (2), „Krylia Rodiny"

Pelagia Majewska (Polska)...

Izabella Gorochowa (ZSRR).

w tabeli rekordów świata są jeszcze białe plamy, czekające na zapełnienie. Chciałoby się, aby w ataku na rekordy świata nie ustawali Polacy. Myślę, że pomimo rozmaitych trudności, polskie szybownictwo stać na to, by skutecznie bronić czołowej pozycji na świecie i w tej dziedzinie.

NOWE REKORDY

W 1981 r. ustanowiono cztery nowe rekordy świata.

Hans Werner Grosse (RFN) 4 stycznia ub. r. w Australii, na jednomiejscowym szybowcu ASW-17, po starcie z Alice Springs ustanowił rekord odległości przelotu po trasie trójkątnej rezultatem **1 306,856 km.** Wynikiem tym poprawił swój poprzedni rekord sprzed dwóch lat wynoszący 1 229,256 km. Godzi się jednak wspomnieć, że ten sam pilot, podczas tego samego pobytu na Antypodach, 9 grudnia 1980 r. na tym samym szybowcu jako pierwszy na świecie przeleciał trójkąt powyżej **1 250 km** z predkością **133,242 km/h**, czym otworzył nową rubrykę w tabeli rekordów świata. Jak dotąd figuruje w tej rubryce samotnie.

Drugim z kolei rekordem, ustanowionym w 1981 r., był rezultat znanej ze startów w Polsce Australijki **Susan Martin.** 8 lutego ub. r. lecąc po

Doris Grove (USA)...

trasie trójkąta 300 km osiągnęła ona rekordową prędkość **129,52 km/h,** lepszą o prawie 4 km/h od poprzedniego rekordu Brytyjki Karli Karel.

28 września 1981 r. był szczęśliwy dla szybowników amerykańskich. W tym dniu udał się im atak na dwa ponad tysiącklometrowe rekordy po trasie docelowo-powrotnej. **Thomas L. Knauf i pasażer Rob Gannon** jako pierwsi na świecie przelecieli na szybowcu dwumiejscowym odległość ponad 1 000 km. Ich rekord dokładnie wynosi **1000,88 km** i jest lepszy od rekordu H. W. Grossego i H. H. Kohlmeiera o 30 km. Lecąca na szybowcu jednomiejscowym **Doris F. Grove** przeleciała aż **1 127,58 km.** Zrewanżowała się ona swojej rodaczce Corneli Yoder, która 5 kwietnia 1980 r. na ASW-19 przeleciała 1 025,023 km, bijąc wówczas... Doris F. Grove, która niespełna miesiąc wcześniej, 11 marca 1980 r., jako pierwsza kobieta na świecie także na ASW-19 pokonała — po trasie docelowo-powrotnej — odległość 1 000 km, przelatując dokładnie 1 100,866 km. Rywalizacja to zaiste imponująca. Wobec tego, że odbywa się w rejonie, w którym wcześniej Karl H. Striedieck przeleciał dwukrotnie docelowo-powrotną trasę 1000 mil (jego pierwszy rekord budził wątpliwości ze względu na nieprecyzyjne zdjęcia punktu zwrotnego, natomiast jego drugi, już oficjalnie zatwierdzony rezultat z maja 1977 r. wynosi 1 634,7 km, można się spodziewać, że ubiegłoroczne rezultaty Amerykanów zostaną jeszcze poprawione przy najbliższej nadarzającej się okazji.

W Polsce rok 1981 pod względem rekordów szybowcowych zapisał się raczej skromnie. Tylko **Adela Dankowska, wraz z pasażerką Katarzyną Grys,** na dwumiejscowym Halnym, a drugi raz na jednomiejscowym Jantarze 2B ustanowiła rekordy Polski w konkurencjach, w których nie notuje się jak dotąd rekordów świata. Ubiegłoroczne rekordy sławnej szybowniczki z Leszna, ustanowione na trasie docelowo-powrotnej 300 km, wynoszą: w klasie D-2 — **78,096 km/h** (rezultat lepszy o 10 km/h od rekordu H. Rynkiewicz — K. Pazio); w klasie D-1 — **96,994 km/h** (poprzedni rekord należał do P. Majewskiej i wynosił 88,18 km/h.

Hans Werner Grosse (RFN)...

Łącznie Adela Dankowska ustanowiła 31 rekordów Polski, w tym 17 aktualnych, i 12 rekordów świata, w tym 3 aktualne. Ciężarem gatunkowym, ale nie liczbą bezwzględną, góruje nad nią Pelagia Majewska, która w swojej karierze ustanowiła 17 rekordów świata, w tym 1 aktualny, i 20 rekordów Polski, w tym 2 aktualne.

Pod względem liczby aktualnych rekordów świata przoduje zdecydowanie, kończąc szósty krzyżyk, niezmordowany łowca rekordów Hans Werner Grosse z RFN. W publikowanej obok tabeli figuruje on aż 8-krotnie (5 rekordów w klasie D-1 i 3 w klasie D-2). Drugie miejsce, ex aequo, okupują jednak panie, i to aż trzy: Brytyjka Karla Karel i Australijka Susan Martin, które mają po trzy rekordy w klasie D-1 oraz nasza Adela Dankowska z trzema aktualnymi rekordami w klasie D-2.

Pierwszym rekordem ustanowionym w 1982 r. będzie najprawdopodobniej wyczyn... **Hansa Wernera Grossego,** który i tym razem na przełomie roku polował na rekordy w środkowej Australii. Międzynarodowa Federacja Lotnicza (FAI) zaawizowała aeroklubom narodowym nowy rekord szybownika RFN. Jest to rezultat **144 km/h,** uzyskany 6 stycznia br. na trójkącie 750 km, po starcie z Alice Springs (szybowiec — ASW-17). Trudno więc będzie jakiemukolwiek szybownikowi dogonić H. W. Grossego, tym bardziej

Susan Martin (Australia)...

że rekordy tego pilota są najwyższej klasy. Skuteczna pogoń innych szybowników nie jest jednak niemożliwa. Świadczy o tym chociażby ubiegłoroczny rezultat Amerykanów Thomasa L. Knauffa i Roba Gannona, którzy odebrali rekord właśnie H. W. Grossemu i jego pasażerowi. Ustanawianie rekordów tak pięknych jak szybowcowe jest olbrzymim dopingiem dla wielu ludzi, wspomaganych niejednokrotnie przez rozmaite wytwórnie, organizacje, instytucje, a nawet państwa. Wcześniej czy później również wspaniałe wyczyny H. W. Grossego i innych ugną się pod nowymi atakami szybowcowych śmiałków i strategów. Chcielibyśmy, aby byli wśród nich polscy piloci. Stać ich na to, a dotychczasowe sukcesy zobowiązują.

Tabelę rekordów jak co roku od lat wielu przygotowała Urszula Śliwak z Aeroklubu PRL, za co jej jak zwykle serdecznie dziękujemy.

HENRYK KUCHARSKI

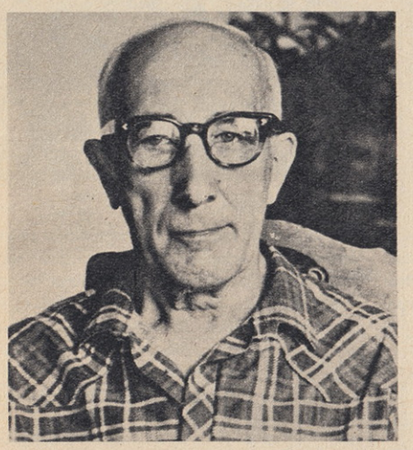
P. S. 5 czerwca br. w Centrum Szybowcowym w Lesznie ustanowiono dwa rekordy Polski na trasie trójkąta 300 km, w klasie szybowców jednomiejscowych. **Adela Dankowska** (Aeroklub Leszczyński) na Jantarze-1 uzyskała prędkość **107,86 km/h** a **Janusz Gogała** (Aeroklub Wrocławski) na Jantarze-2B — **126,37 km/h.** Poprzednimi rekordzistami na tym dystansie byli: Halina Rynkiewicz (Aeroklub Warszawski) — 102,835 km/h (1975 r.) oraz Stanisław Kluk (Aeroklub Stalowowolski) — 118,4 km/h (1978 r.). Tak więc Adela Dankowska ma na swoim koncie 32 rekordy Polski, w tym 18 aktualnych i 12 rekordów świata, w tym 3 aktualne.

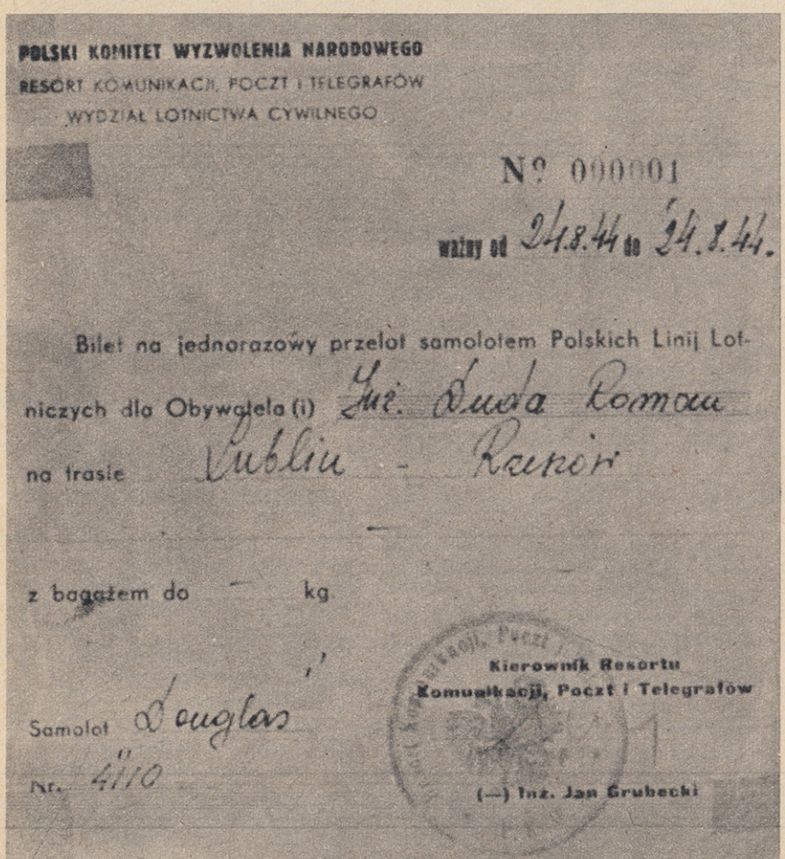
BILET Nr 000001

Nie przypuszczałem nigdy, że uda mi się spotkać pierwszego po wojnie pasażera Polskich Linii Lotniczych. Właściwie stwierdzenie „pierwszego po wojnie" nie jest ścisłe, gdyż pasażer z biletem nr 000001 odbył swą powietrzną podróż na trasie z Lublina do Rzeszowa i z powrotem 24 sierpnia 1944 r., a więc jeszcze... w czasie wojny! Na Wiśle bowiem stał front, a w Lublinie, piastującym wówczas godność stolicy, organizowano wszystkie instytucje niezbędne w układzie funkcjonalnym państwa. Szczególna rola przypadła lotnictwu. Wobec zniszczenia komunikacji kolejowej, samochodowej i zdewastowanej sieci łączności — tylko samolot mógł zapewnić szybkie połączenie z wyzwolonymi już miastami kraju.

Mgr inż. Roman Duda, bo on to właśnie jest owym pasażerem nr 1, natychmiast po przeniesieniu Polskiego Komitetu Wyzwolenia Narodowego z Chełma do wyzwolonego Lublina, zgłosił się do pracy. Jako inżynier mostowy — w przedwojennym wydziale komunikacyjno-budowlanym urzędu wojewódzkiego lubelskiego — orientował się znakomicie w temacie przepraw wodnych. Miał przecież kiedyś pod swą opieką mosty na Wiśle — w Puławach, Annopolu i Dęblinie. Teraz był bardzo potrzebny.

— Skierowano mnie — wspomina — do pracy w ministerstwie, a właściwie jak to wówczas zwano — Resorcie Komunikacji, Poczt i Telegrafów. Objąłem tam departament mostowy. No i wynikła sprawa odbudowy zniszczonych mostów na Sanie, w Jarosławiu i Przemyślu. Trzeba było tam pojechać, obejrzeć pozostałe fragmenty konstrukcji i wydać opinię co do możliwości ich odbudowy. Ale jak szybko dotrzeć, skoro drogi też zniszczone, a ponadto zawalone wojskowymi transportami? Zapadła więc decyzja, że najlepiej będzie samolotem.





POLSKI KOMITET WYZWOLENIA NARODOWEGO
RESORT KOMUNIKACJI, POCZT i TELEGRAFÓW
WYDZIAŁ LOTNICTWA CYWILNEGO

Nº 000001

ważny od 24.8.44 do 24.8.44.

Bilet na jednorazowy przelot samolotem Polskich Linij Lotniczych dla Obywatela (i) Inż. Duda Roman

na trasie Lublin - Rzeszów

z bagażem do — kg

Samolot Douglas

Nr. 4110

Kierownik Resortu Komunikacji, Poczt i Telegrafów

(—) Inż. Jan Grubecki

DYS — LUBELSKIE OKĘCIE

Oglądałem kiedyś u jednego z lubelskich seniorów lotnictwa — pana Antoniego Grabowskiego, zachowane z tamtych lat dokumenty dotyczące powojennych początków komunikacji lotniczej w Lublinie. Ot, choćby taka mapa. Nie jakaś sztabówka wydrukowana przez kartografów lecz odręcznie kreślona na pożółkłym dziś papierze, którą wykonał ówczesny dyrektor Okręgu Lotniczego — inż. Madejczyk. Naniesiona została na niej sieć połączeń lotniczych obsługiwanych przez oddane do dyspozycji PKWN samoloty. Linie osobowe, osobowo-pocztowe, wybiegające z podlubelskiego Dysa we wszystkie niemal strony. Niektóre przecinające granicę państwa, z adnotacjami: „do Moskwy przez Wilno, do Lwowa"... A więc polowe lotnisko Dys, w pobliżu folwarku Półko, było... portem międzynarodowej komunikacji lotniczej!

— Portu to tam żadnego nie było — stwierdził wtedy pan Grabowski, zaangażowany w Dysie w charakterze ekspedytora, czyli odpowiednika dzisiejszego zawiadowcy lotniska.

— W pierwszym okresie — dodał wyjaśniająco — jedynymi pomieszczeniami lotniskowymi były ziemianki. Dopiero później postawiono prowizoryczne baraczki.

Inż. Duda, kiedy zapytałem go, jak wyglądało lotnisko, z którego wystartował jako pasażer z biletem nr 1, nawet nie potrafił dokładnie określić jego położenia.

— Pamiętam — mówił — że pojechaliśmy [illegible] z Lublina w [illegible] a i gdzieś tam [illegible] ejechaniu kilku [illegible] samochód skręcił w lew[illegible]dzo podły trakt. Trzęsło w samochodzie niemiłosiernie. Na szczęście podróż nie trwała długo. Wkrótce ujrzałem rzędy samolotów wetkniętych ogonami pod drzewa alei wiodącej do folwarku. Były to samoloty bojowe, myśliwce i popularne kukuruźniki, a nieco na uboczu stały też transportowe raczej niż komunikacyjne Douglasy. Mówię, że raczej transportowe,

REJS NUMER...?

Byłem bardzo ciekaw wrażeń, jakie mój rozmówca zachował z tego lotu, odbytego wprawdzie przed 37 laty, no ale w niecodziennych warunkach.

— Wystartowaliśmy — zastanowił się przez moment — nie, godziny już nie pamiętam, ale w każdym bądź razie rankiem. Słońce było jeszcze nisko nad horyzontem. No i polecieliśmy w kierunku południowo-wschodnim, do Rzeszowa. Nisko nad polami i masywami leśnymi. Tak było podobno bezpieczniej. Wyżej można było jeszcze spotkać niemieckich myśliwców, front przecież znajdował się wzdłuż Wisły. Siedziałem, podobnie jak i kilku pozostałych pasażerów, na twardej ławce i zerkałem przez okienko na uciekającą w tył ziemię. Pogodę przez cały czas mieliśmy piękną, słoneczną i po godzinie wylądowaliśmy na podrzeszowskim lotnisku. Tam przesiadłem się do wojskowego willysa i razem z ówczesnym wojewodą rzeszowskim — Jedlińskim, pojechaliśmy obejrzeć te zerwane mosty w Przemyślu i Jarosławiu. Inspekcja nie trwała długo i wkrótce tą samą drogą powróciłem do Lublina.

Czułem się nieco rozczarowany tym wspomnieniem bez przygód. Ot — pomyślałem — lot prawie przeciętny. Mój rozmówca wstał od stołu i po chwili przyniósł szary skoroszyt. Poprzewracał trochę w papierach i wyciągnął jakąś fotokopię.

— Robiłem kiedyś — zagadnął — porządki w dokumentach zalegających domowe szuflady i znalazłem ten lotniczy bilet z sierpnia 1944 r. Zastanawiałem się, co z nim zrobić i w końcu zdecydowałem przekazać go LOTOWI. Może taki historyczny dokument im się przyda?

W rok później inż. Duda otrzymał z dyrekcji PLL LOT zaproszenie do Warszawy na spotkanie z weteranami przedsiębiorstwa, z okazji 30-lecia działalności. Do zaproszenia dołączono bilet na lot rejs numer...

— A numeru rejsu, ani tego biletu — śmieje się mój rozmówca — nie zapamiętałem. Może dlatego, że przed odlotem z wrocławskiego lotniska odprawiono mnie z honorami, jakich się nie spodziewałem. Stewardesa zapowiadając odlot samolotu do stolicy poinformowała jednocześnie pasażerów:

— Uprzejmie informujemy państwa, że tym samolotem leci pasażer numer jeden! I przy ogólnym aplauzie wręczyła mi wiązankę kwiatów. Natomiast podczas spotkania w Warszawie otrzymałem pismo następującej treści:

„Panu inż. Romanowi Dudzie, naszemu pierwszemu powojennemu pasażerowi z biletem nr 1, z okazji spotkania seniorów LOTU przyznajemy prawo do bezpłatnego przelotu samolotami PLL LOT na dowolnej trasie krajowej lub do jednego z Krajów Demokracji Ludowej".

— Ten swego rodzaju „bilet wolnej jazdy" — wyznał inż. Duda — otrzymałem w zamian za tamten z 1944 r. Ale jak do tej pory go nie wykorzystałem.

A może — pomyślałem — inż. Duda poleciałby chętnie tą historyczną dla niego jak i LOTU trasą Lublin-Rzeszów? Niestety, LOT lata po szerokim świecie ochoczo, po kraju mniej, a już zupełnie zapomniał, że po prawej stronie Wisły też jest kawałek Polski. „Jedna jaskółka — Rzeszów — wiosny nie czyni", a Lublin — ściślej Wytwórnia Samolotów Plage i Laśkiewicz w Lublinie — jeszcze w 1921 r. otrzymał koncesję na uruchomienie linii lotniczej Gdańsk-Warszawa-Lublin-Lwów, z prawem przedłużenia jej do Bukaresztu. Minęło więc 60 lat od podjęcia pierwszych starań o komunikację lotniczą dla Lublina. I tylko dwa lubelskie okresy ma LOT w swej historii — pierwszy, którego mimowolnym bohaterem stał się mgr inż. Roman Duda oraz drugi — w 10 lat później, gdy z okazji Krajowej Wystawy Rolniczej uruchomiono sezonowe połączenie lotnicze Lublina ze stolicą.

TADEUSZ CHWAŁCZYK

Od redakcji. Bilet nr 1 wydany został przez resort Komunikacji i Telegrafów PKWN. Nie był to więc bilet Polskich Lini Lotniczych LOT, ponieważ przedsiębiorstwo to reaktywowano dopiero 6 marca 1945 r. Po zapoczątkowaniu komunikacji lotniczej LOT przystąpił do wydawania biletów począwszy od nr. 1. Inż. Dudę można uznać za pierwszego pasażera komunikacji lotniczej PKWN.

Na zdjęciach: Mgr inż. Roman Duda i jego bilet nr 000001.
Zdjęcia: W. Giermasiński i autora

3

51 Eskadra Rozpoznawcza

Wojnę Obronną Polski 1939 51 eskadra rozpoznawcza odbyła w składzie (personel latający wg stanu na 1 września 1939 r.):

Dowódca eskadry: kpt. pil. Leopold Hrabkiewicz

Oficer taktyczno-operacyjny eskadry: por. obs. Leopold Łacina

Obserwatorzy: por. Bolesław Jarkowski, Tadeusz Kaniak, Witold Ratyński; ppor. ppor. Stanisław Ateński, Tadeusz Kowalski, Alfons Zamor, Zygmunt Zbucki; pchor. Jan Cybulski, Ludwik Jaksztas, Jan Łucki, Tadeusz Martusewicz, Włodzimierz Żegałło.

Piloci: pchor. pchor. Czesław Bagiński, Zenon Milanowski, Józef Ryński; plut. Władysław Borys (z dniem 1 września 1939 pozostawał w dyspozycji: Komendanta Bazy Nr 5); kpr. kpr. Edward Aniśko, Stanisław Czerniawski, Tadeusz Gorczyca, Włodzimierz Illaszewicz, Włodzimierz Majewski, Ferdynand Micel, Henryk Sawośko, Piotr Strycharek, Michał Wasilczuk.

Strzelcy sam: kpr kpr. Czesław Horbatowski, Bolesław Salomon, Władysław Zakrzewski; st. szer. Witold Cander, Dionizy Maciążek, Jan Naruk, Józef Zawistowski; szer. szer. Czesław Matoszko, Kazimierz Paszkowski, Bolesław Sidor, Wiktor Taraszkiewicz, Zygmunt Turuta, Michał Zagórski.

Oficer techniczny eskadry — ppor. tech. Zygmunt Grażyński.

Lekarz eskadry — ppor. lek. Michał Kulikowski

Szef mechaników — st. majster wojsk. Stanisław Kotański

Szef. adm. eskadry — st. sierż. Józef Wieczorek.

51 eskadra rozpoznawcza, już przed działaniami wojennymi, utraciła 3 samoloty bojowe bez możliwości uzupełnienia, co w dużej mierze zaciążyło na sprawnej pracy załóg. Wprawdzie obszar operacyjny SGO NAREW nie leżał na głównym kierunku uderzeń nieprzyjaciela i eskadra nie była zbyt przeciążona zadaniami bojowymi — to jednak ubytek ok. 30 proc. wyjściowego stanu wyposażenia (10 egz. Karasi) wpłynął negatywnie na wartość bojową jednostki, szczególnie w II dekadzie września 39. Straty te powstały przede wszystkim na skutek niezbyt starannego wyboru lotnisk (zbyt małe wymiary, podmokłe, nierówne itp.) oraz ich małej liczby w obszarze działań SGO NAREW. Nie bez winy był także poziom wyszkolenia niektórych młodych pilotów jednostki, nie mających pełnego przeszkolenia w startach i lądowaniach na polowych lotniskach. Powyższe doprowadziły, że 6 Karasi spisano na straty ze względu na uszkodzenia przy zmianie lotnisk; pozostałe: 2 — zniszczono w akcji bojowej, 1 — uszkodzony przy starcie, 1 — ewakuacja za granicę. Gdy doszło do prób reorganizacji eskadr rozpoznawczych w Łucku — jednostka nie miała 14 września żadnego samolotu w dyspozycji dowódcy eskadry.

Regularna praca bojowa 51 eskadry odbywała się przez pierwszy tydzień wojny. Potem coraz częściej występowały trudności w utrzymaniu łączności ze sztabem dowódcy lotnictwa SGO NAREW, powiększała się dezorganizacja. Z kolei częste zmiany lotnisk, spowodowane zagrożeniem od zagonów pancernych nieprzyjaciela, ograniczały w następnych tygodniach do minimum działalność wojenną eskadry.

Jeśli chodzi o charakterystykę i zachowanie się personelu 51 eskadry w trudnych dniach wojny 1939 r., to wg opinii dowódcy eskadry — kpt. Hrabkiewicza: „...personel latający wyróżniał się ofiarnością, ambicją i chęcią latania. Szczególnie piloci wykazywali dużo werwy; personel techniczny, aczkolwiek nie miał możności wykazania swej wytrwałości wobec stosunkowo nielicznych okresów intensywnej pracy eskadry, pracował bez zarzutu. Przesunięcia eskadry oraz jej maskowanie opanował personel techniczny bardzo szybko i wykonał bardzo sprawnie; personel pomocniczy — tak służba czynna jak i rezerwa — pracował ofiarnie bez względu, czy zaistniały normalne czy też utrudnione warunki pracy i życia. W całej eskadrze panowała od samego początku zdrowa atmosfera, owiana silną wiarą w słuszność naszej sprawy oraz istniało silne przekonanie, że przetrwamy krytyczne chwile narzucone i stworzone silną przewagą sił powietrznych i zmotoryzowanych nieprzyjaciela..."

W wyniku tak krótkiej działalności wojennej 51 eskadry rozpoznawczej, jej załogi w dniach 1—17 września wykonały: — 22 zadania rozpoznawcze, — 3 wyprawy bombowe, zrzucając około 5 ton bomb na zgrupowania pancerno-motorowe nieprzyjaciela (nie licząc zrzutu bomb przez załogi rozpoznające), — 8 lotów łącznościowych. Eskadra poniosła straty: personel latający — 3 poległych, 1 ranny (niewola), 6 zaginionych; samoloty: — 9 zniszczonych, 1 ewakuowany za granicę.

Dalsze losy personelu latającego 51 eskadry rozpoznawczej:

Kpt. pil. Leopold Hrabkiewicz. Dalsze losy wojenne nie są znane. Przebywa za granicą.

Por. obs. Leopold Łacina (1907 — 17 września 1939). Zginął w locie bojowym na skutek wybuchu bomb na pokładzie samolotu.

Por. obs. Bolesław Jarkowski. Po przybyciu do Anglii latał bojowo w 305 dywizjonie bombowym, początkowo jako nawigator, następnie dowódca eskadry i dowódca dywizjonu. Po wojnie zamieszkał w USA.

Por. obs. Tadeusz Kaniak. Wysłany służbowo do Warszawy; do jednostki już nie dołączył. Dalsze losy nie są znane.

Por. obs. Witold Ratyński. Oddelegowany do Sztabu Dowódcy Lotnictwa SGO NAREW z 1 września 1939 r., jako oficer łącznikowy. Dalsze losy nie są znane.

Ppor. obs. Stanisław Ateński. Po przybyciu do Anglii latał w 301 dywizjonie bombowym. W locie bojowym 3 czerwca 1942 r. załoga została zestrzelona. Do końca wojny przebywał w obozie jenieckim. Dalsze losy nie są znane.

Ppor. obs. Tadeusz Kowalski. Internowany w dniu 17 września 1939 r. do ZSRR. Dalsze losy nie są znane.

Ppor. obs. Zygmunt Zbucki. Po przybyciu do Anglii latał bojowo w 305 i 301 dywizjonach bombowych, odbywając 3 tury bojowe. Po zakończeniu działań wojennych zamieszkał w Kanadzie.

Ppor. obs. Jan Cybulski (1916 — 6 września 1939 r.). Poległ w locie bojowym na bombardowanie kolumn pancernych nieprzyjaciela. Pochowany w Różanie.

Ppor. obs. Ludwik Jaksztas (1915 — 8 czerwca 1944 r.). Poległ w locie bojowym w składzie załogi 305 dywizjonu bombowego podczas bombardowania oddziałów niemieckich na drogach Normandii. Zestrzelony samolot spadł w płomieniach koło miejscowości Croix. Pochowany na cm. Langannerie, Francja (12 mil od Caen), działka 8, rząd E, grób Nr 4.

Ppor. obs. Jan Łucki (1915 — 16 października 1941 r.). Poległ w locie bojowym nad Dunkierką w składzie załogi 305 dywizjonu bombowego. Zestrzelony samolot spadł z załogą do morza.

Ppor. obs. Tadeusz Martusewicz. W Anglii latał w składzie 301 dywizjonu bombowego. Dalsze losy wojenne nie są znane. Obecnie przebywa w USA.

Ppor. pil. Józef Ryński. Zestrzelony w locie bojowym w dniu 6 września 1939 r. dostał się do niewoli, przebywając po wyleczeniu ran w obozie jenieckim. Po zakończeniu II wojny światowej powrócił do kraju; latał jako pilot w PLL LOT, a następnie przeniósł się do pracy w spółdzielczości. Obecnie na emeryturze.

Plut. pil. Władysław Borys (1911 — 17 września 1939 r.). Poległ w locie bojowym na skutek wybuchu bomb w kabinie samolotu. Pochowany w Lidzie.

Kpr. pil. Stanisław Czerniawski (1916 — 21 grudnia 1943 r.). Poległ w locie bojowym przeciw okrętom wojennym nad Zatoką Biskajską. Samolot eksplodował w powietrzu i spadł do morza z załogą.

Kpr. pil. Tadeusz Gorczyca. Po przybyciu do Anglii latał w polskich dywizjonach bombowych. Dalsze losy nie są znane.

Kpr. pil. Włodzimierz Illaszewicz (1916 — 18 lipca 1942 r.). Poległ w locie bojowym nocnym na patrolowanie w składzie załogi 307 nocnego dywizjonu myśliwskiego.

Kpr. pil. Włodzimierz Majewski (1917 — 8 listopada 1944 r.). Zginął w wypadku lotniczym podczas przeszkolenia na pilota myśliwskiego w locie treningowym nocnym. W trakcie burzy stracił orientację, uderzając samolotem Spitfire w ziemię koło m. Redwood Farm, Shropshire. Pochowany na cm. Drayton, W. Brytania, Shropshire, grób Nr AF 147.

Kpr. pil. Piotr Strycharek (1914 — 21 września 1943 r.). Zginął w wypadku lotniczym (zderzenie przy starcie na lot ćwiczebny) w 7 AGS FTC w m. Stormy Down, Glamorgan; pochowany na cm. Newton Nottage.

Kpr. strz. sam. Bolesław Salomon (1915 — 24-25 lipca 1941 r.). Poległ na locie nad Emden w składzie załogi 304 dywizjonu bombowego. Samolot został zestrzelony nad Opperdoes, Holandia. Pochowany na cm. Rotterdam Gen. Cm. Hoek van Holland. Holandia, Grób wspólny Nr 34 rząd 6.

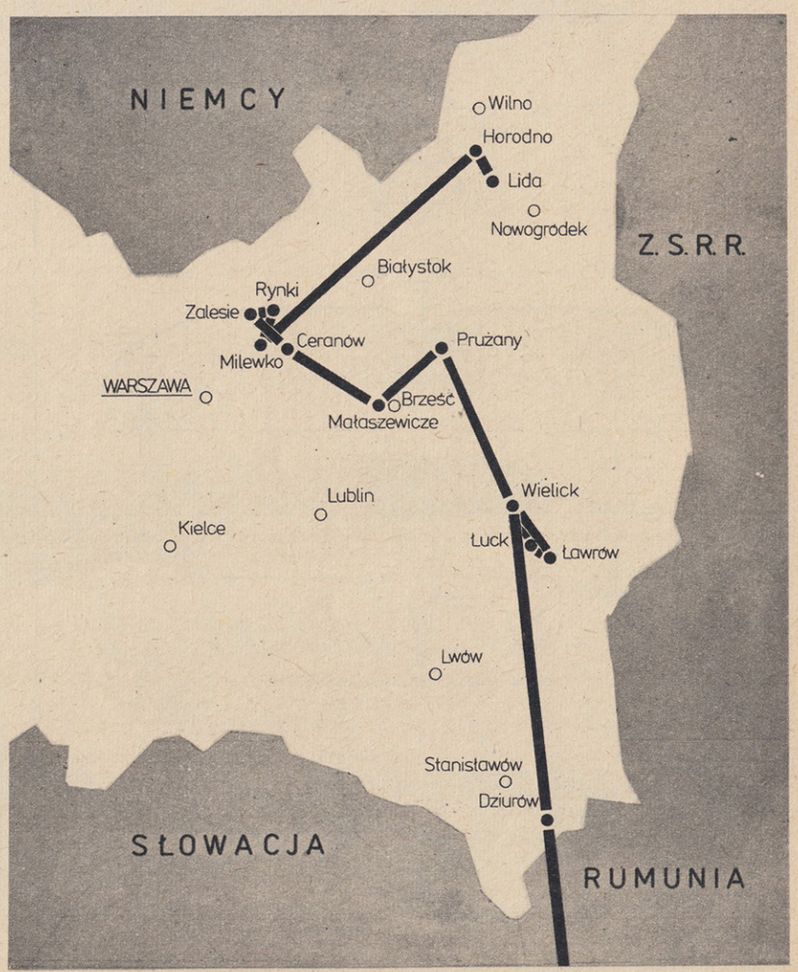
St. szer. strz. sam. Witold Cander. Po przybyciu do Anglii latał bojowo w 301 i 305 dywizjonach bombowych. Po wojnie przebywa w W. Brytanii.

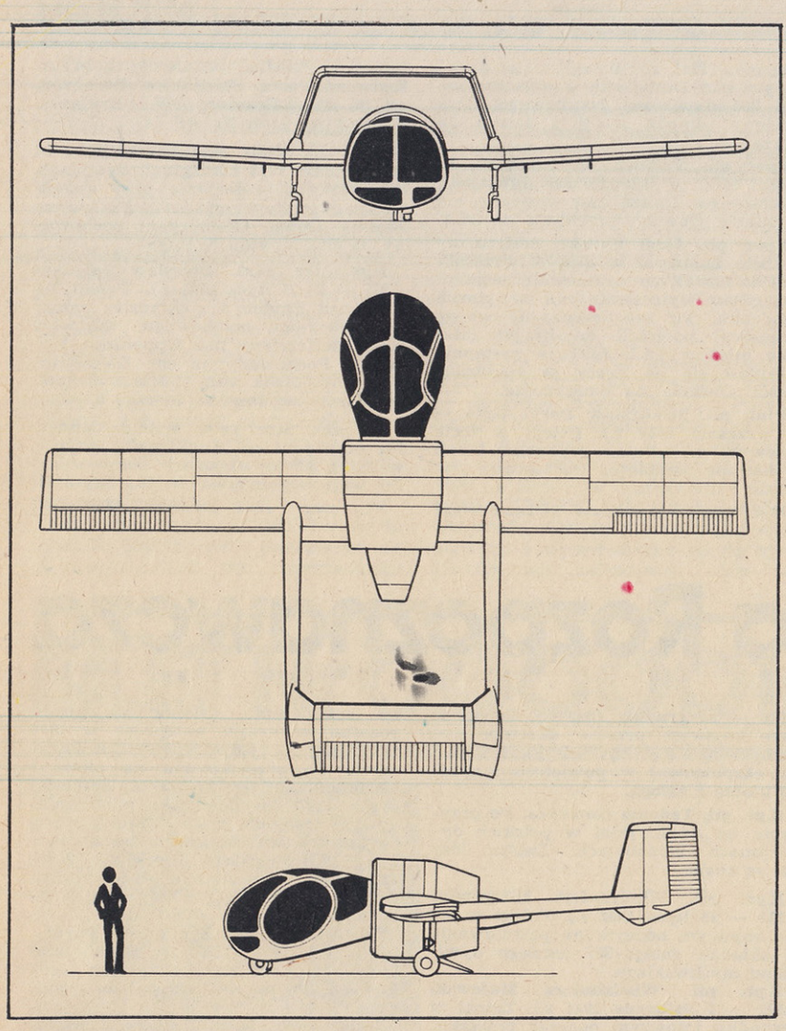
St. szer. sam. Dionizy Maciążek. Po zakończeniu działań wojennych pozostał w kraju, wstępując w 1944 r. do organizujących się wojsk lotniczych. Po przeszkoleniu na pilota i ukończeniu oficerskiej szkoły lotniczej przez wiele lat latał jako pilot wojskowy. Następnie został oddelegowany do szkolnictwa lotniczego, będąc wiele lat kierownikiem Aeroklubu Warszawskiego, a następnie pracownikiem Aeroklubu PRL. Obecnie w st. spoczynku.

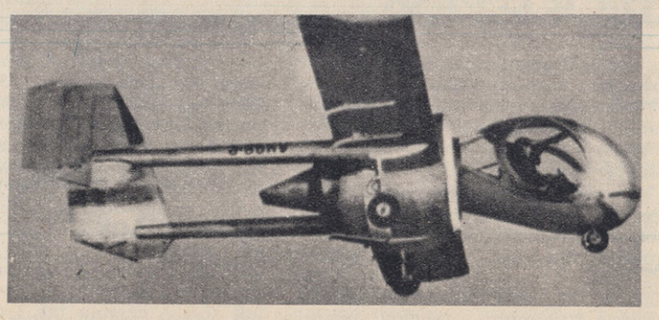
Szer. strz. sam. Zygmunt Turuta. Po wyjeździe z ZSRR w 1941r . latał bojowo w polskich dywizjonach bombowych. Po wojnie pozostał za granicą.

Dalsze losy pozostałej części personelu latającego eskadry nie są znane.

JERZY PAWLAK





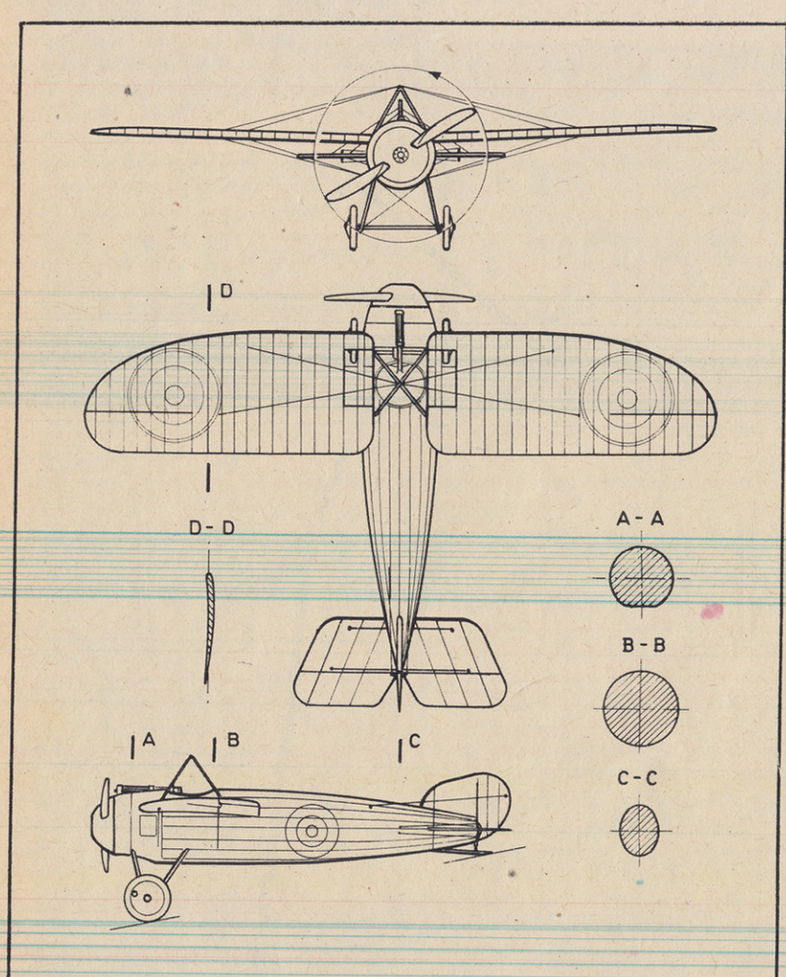


SAMOLOT OBSERWACYJNY EDGLEY EA7 OPTICA

Brytyjska firma Aircraft LTD opracowała 1-silnikowy 3-miejscowy samolot EDGLEY EA7 OPTICA, który oblatano w grudniu 1979 r. Od 1972 r. starano się zaprojektować samolot mogący swobodnie operować na małych prędkościach, wykonując szereg zadań obserwacyjnych realizowanych dotychczas przy użyciu śmigłowców, którego koszty nabycia, obsługi i napraw oraz eksploatacji byłyby niższe od kosztów śmigłowców. Zadania te dotyczą: prowadzenia dozorowania rurociągów i przewodów napowietrznych, patrolowania lasów, granic i wybrzeży, fotogrametrii, lotów dla prasy, radia i telewizji, turystyki i usług sanitarnych. Może on operować z [illegible]ych lądowisk.

EDGLEY EA7 OPTICA to wolnonośny średniopłat konstrukcji metalowej z użyciem laminatów. Skrzydło trapezowe z laminarnym profilem, o wzniosie 3°, ma lotki szczelinowe i klapy Fowlera. Konstrukcja jednodźwigarowa. Tylna część kadłuba 2-belkowa, z 2 usterzeniami kierunku połączonymi od góry usterzeniem wysokości. Przednią część kadłuba stanowi mocna belka, na której osadzona jest kabina o doskonałej widoczności, wyposażona z obu stron w drzwi. U spodu kabiny usytuowano kółko przednie sterowane. Spód belki kadłuba stanowi w razie awarii kółka płozę zabezpieczającą dolną część samolotu. Koła główne z hamulcami tarczowymi. W partii centralnej skrzydła znajduje się silnik tłokowy Avco Lycoming I0-360 (o mocy 134 kW), wyposażony w 5-łopatowe pchające śmigło wentylatorowe o stałym skoku obudowane tunelową osłoną, w której usytuowano kierownice prostujące przepływ zaśmigłowy. W częściach zewnętrznych skrzydła zbiorniki paliwa (2 x 91 dm³). Produkcję seryjną przewiduje się w br. z silnikiem o większej mocy 149—156 kW. Samolot demonstrowano w 1980 r. w Farnborough oraz w 1981 r. w Paryżu. **(K)**

DANE TECHNICZNE. Wymiary: rozpiętość — 12,6 m, długość — 8,16 m, wysokość — 2,31 m, pow. skrzydła — 15,84 m², średnica śmigła — 1,2 m, średnica obudowy napędu — 1,68 m, kabina (długość x szerokość x wysokość) — 2,45 x 1,69 x 1,35 m. **Masy:** konstrukcji — 895 kg, do startu — 1 220 kg. **Osiągi:** prędkość nieprzekraczalna — 264 km/h, max. prędkość w locie poziomym — 203 km/h, prędkość podróżna — 174 km/h, prędkość lotu powolnego — 93 km/h, min. prędkość bez klap — 80 km/h, z klapami — 74 km/h, wznoszenie — 3,65 m/s, pułap — 4 270 m, zasięg — 1 186 km, max. czas lotu — 10 h, start na wys. 15 m — 200 m, lądowanie z 15 m — 260 m.



SAMOLOT MYŚLIWSKI BRISTOL M-1C

Jedyny seryjny brytyjski jednopłatowiec myśliwski z okresu I wojny światowej. Poza nim znane są tylko jednopłatowce myśliwskie: Fokkera E-I do IV, D-I, D-VIII/E-V, Junkersa-Fokkera CL-I, D-I oraz Morane-Saulniera. Pozostałe myśliwce były wtedy wielopłatowe, najczęściej — dwupłatowce.

Samolot jednomiejscowy powstał w zakładach założonych w Bristol w W. Brytanii w 1910 r. jako Bristol-20 i został oblatany w lipcu 1916 r. M-1C, to oznaczenie samolotów seryjnych. Zakłady nosiły wówczas nazwę „brytyjskiej i kolonialnej wytwórni samolotów".

Ponieważ szczegółowy opis samolotu znajduje się w tomiku 10 Biblioteczki Skrzydlatej Polski pod tytułem „Samoloty myśliwskie pierwszej wojny światowej", podajemy teraz tylko dane uzupełniające.

Jednym z powodów opracowania myśliwca jednopłatowego były nieudane walki powietrzne dwupłatowych Bristoli z jednopłatowymi niemieckimi Folkerami. Potem sytuacja się odwróciła: jednopłatowiec M-1C odnosiły szereg zwycięstw nad najlepszymi niemieckimi dwupłatowcami Albatros. Mimo to do jednopłatowców myśliwskich Brytyjczycy odnosili się z rezerwą, aż do wczesnego okresu II wojny światowej (pierwszym seryjnym jednopłatowym myśliwcem RAF-u był dopiero Hawker Hurricane, jaki odegrał decydującą rolę w bitwie o W. Brytanię w 1940 r.).

Samolot konstrukcji mieszanej: drewno-metal.

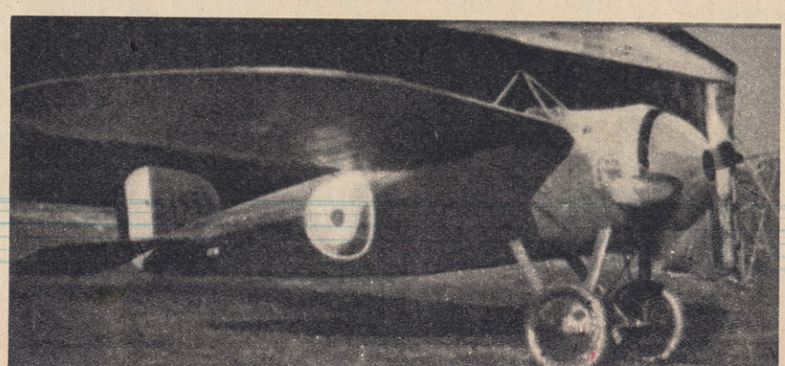
Silnik wirujący francuski Le Rhône-9J, o mocy ok. 81 kW (110 KM). Brytyjskie silniki były wówczas gorsze, o dużym rozrzucie wartości mocy (m.in. Bentley Rotary).

Zapas paliwa — 81,8 dm³.

Uzbrojenie: 1 k. masz. Vickers kalibru 7,7 mm z synchronizatorem do strzelania poprzez tarczę wirującego śmigła. Synchronizator ten został wynaleziony przez Rumuna Constantinescu. Karabiny maszynowe Vickersa były też produkowane z synchronizatorami systemu Challenger oraz Scarff — Dybowski.

Malowanie: Cały samolot w kolorze zielonym, od dołu — w kolorze naturalnym celonowanego płótna. **(w)**

DANE TECHNICZNE. Wymiary: rozpiętość — 9,38 m, długość —6,23 m, wysokość — 2,38 m. **Masy:** masa własna — 407 kg, masa całkowita — 612 kg. **Osiągi:** prędkość max. przy ziemi — 209 km/h, na wysokości 1 525 — 204 km/h, na 3 050 m — 179 km/h, na 4 500 m — 167 km/h, prędkość lądowania — 78 do 80 km/h, czas wznoszenia na 1 830 m — 5 min 10 s, na 4 500 m — 19 min 50 s, na 6 100 m — 41 min 35 s, pułap — 6 100 m.



POLSKIE MIGI 23

Tekst i rysunki: Tomasz J. Kowalski

Pierwszy wariant malowania polega na pokryciu całego samolotu farbą ochronną w kolorze jasnoszarym. Osłony anten radarowych pomalowane są na kolor ciemnoszary. Ciemnoszara jest również część pokrycia kadłuba od dołu przed wylotem luf działka. Tylna dolna część kadłuba pozostawiona jest w naturalnym kolorze blach pokrycia, tylna część kadłuba wraz z dyszą silnika — w naturalnej barwie stali. Numery taktyczne: czerwone; napisy informacyjne: niebieskie; ostrzegawcze: czerwone. Osłona kabiny uszczelniona jest kitem w kolorze żółtym. Fragment dolnej części kadłuba za osłoną radaru pomalowany jest na kolor czarny matowy. Ten wariant kolorystyczny występuje na wszystkich egzemplarzach MiG 23 MF oraz na kilku egzemplarzach szkolno-treningowych MiG 23 UM.

Wariant drugi. Część egzemplarzy szkolno-treningowych MiG 23 UM pokryta jest malowaniem maskującym złożonym z barw: powierzchnie górne i boczne w nieregularne łaty w kolorach oliwkowo-zielonym, szarym i sjena; powierzchnie dolne w kolorze jasnoniebieskim. Fragment dolnej tylnej części kadłuba pokryto farbą jasnoniebieską o ciemniejszym odcieniu. Numery takytczne: czerwone: napisy informacje: białe na powierzchniach górnych i bocznych, a czarne na dolnych. Barwy nanoszone są natryskiem; mają więc nieostre granice

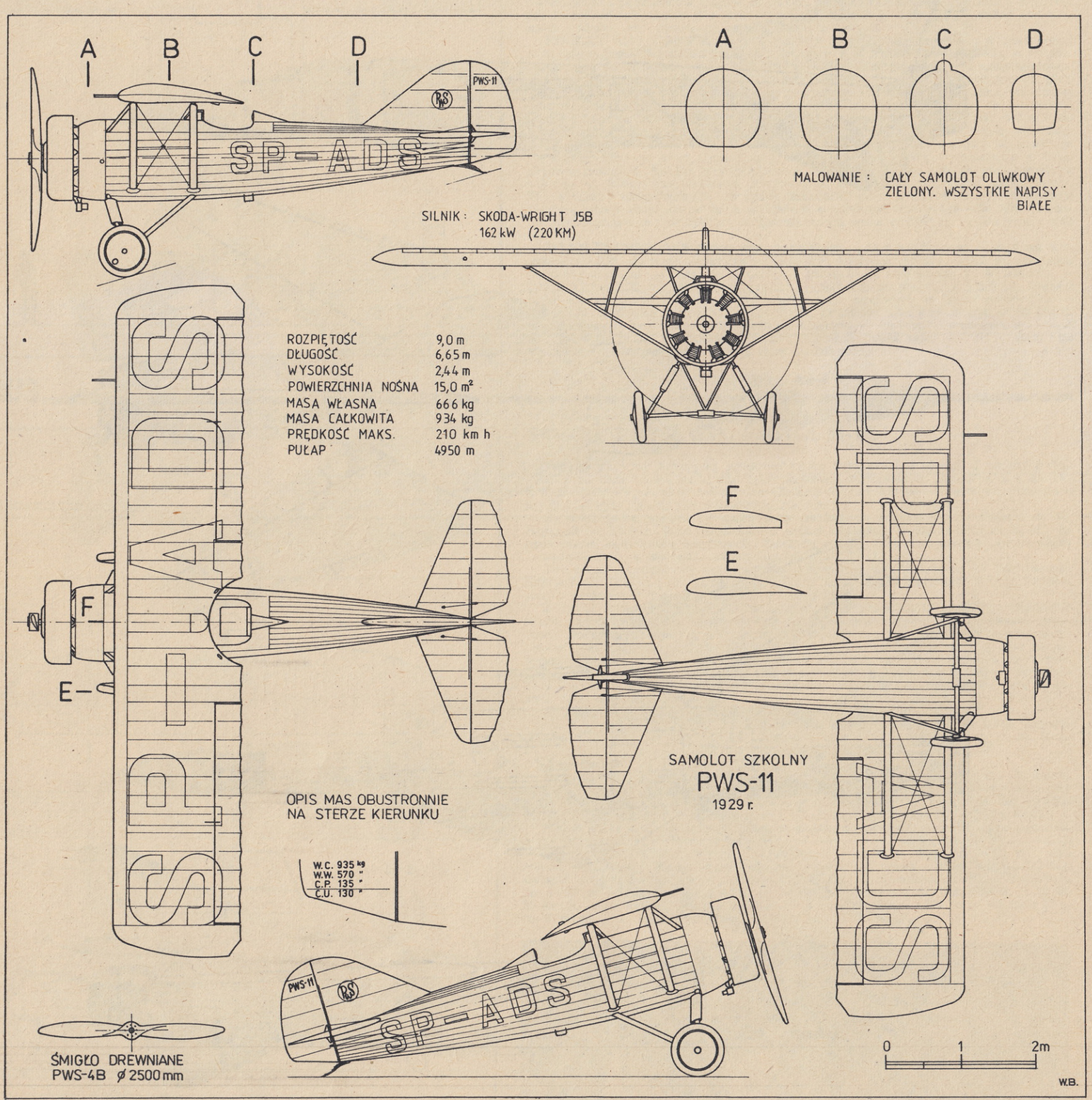
mgr TRZEPIZUR JÓZEF
CZĘSTOCHOWA
ul. Nowowiejskiego 2, m. 6

POLSKIE SAMOLOTY W KLUBIE 1:72

Z listów naszych Czytelników, członków Klubu 1:72 wynika, że większość z zadowoleniem przyjęła wznowienie publikacji planów polskich samolotów. Naturalnie nie wszyscy korespondenci budują modele redukcyjne w popularnej podziałce. Jedni na przykład tylko zbierają plany, które, jak pisze jeden z Czytelników — umożliwiają stworzenie oryginalnej dokumentacji samolotów w jednolitej podziałce. Niektórzy sporządzili już kartonowe okładki, coś w rodzaju skoroszytu, do których wpinają kolejne, publikowane plany samolotów wycięte z naszego tygodnika. Inni Czytelnicy starają się uzupełniać, wzbogacać każdy rysunek, sięgając do wszelkiego rodzaju materiałów fotograficznych i opisowych. Jeszcze inni wykorzystują plany do budowy modeli. Najwięksi entuzjaści budują modele, rezygnując na razie z ich malowania (wiadomo — brak dobrych farb), co w niczym nie umniejsza wartości danego modelu samolotu, wprost przeciwnie — zmusza do bardzo starannego wykonania podzespołów, połączeń, sklein itp., tak aby model przedstawiał się jak najokazalej.

Są jeszcze inni Czytelnicy. Tacy, którym plany w określonej podziałce nie podobają się, bo ich zdaniem — niewiele pomagają modelarzom. Jeśli ktoś pragnie zbudować określony model, zawsze znajdzie odpowiednią dokumentację — tak twierdzą. Na pewno każdy z naszych Czytelników ma rację. Trudno wszystkich zadowolić, podobnie jak trudno przygotować niezbędne informacje, będące podstawą do narysowania historycznego samolotu.

Wszystkim zainteresowanym naszym cyklem przedstawiamy obecnie samolot PWS-11. Zbudowany w 1929 r. w Podlaskiej Wytwórni Samolotów (PWS). Był to samolot szkolno-myśliwski. Prototyp oblatano w końcu 1929 r. Samolot ten, mimo iż przeszedł próby fabryczne i państwowe, nie wszedł do produkcji seryjnej. Jest dziś świadectwem wysiłku polskich konstruktorów, pragnących zaspokoić potrzeby wszystkich rodzajów lotnictwa. Plan modelu samolotu PWS-11 wykonał **Wiesław Bączkowski.** (l)



WDZIĘCZNA PAMIĘĆ

Jedna sprawa — pociąga drugą. Nie tak dawno, bo w 3 numerze „Skrzydlatej Polski" z br. pisaliśmy o tym, że angielski czytelnik naszego pisma p. French wykorzystał tekst zamieszczonego w 43 numerze z ub. r. „Skrzydlatej" felietonu, dowiadując się przy pomocy zawartych w nim informacji o losach załogi angielskiego bombowca zestrzelonego przez Niemców w sierpniu 1944 r. pod Warszawą. Dzięki jego energicznym staraniom wyjaśniła się niezwykle interesująca, dramatyczna sprawa. Nie do końca jeszcze, to prawda, ale wyjaśnione zostało wiele.

Wkrótce po ukazaniu się 3-go numeru „Skrzydlatej" w kioskach — zadzwonił na biurku piszącego te słowa telefon. O rozmowę prosił jeden z pracowników Muzeum Wojska Polskiego w Warszawie. Oto w skrócie treść rozmowy:

„Panie redaktorze, 38 lat temu, w pamiętnym sierpniu 1944 roku, do Jeziorka Kamionkowskiego w Warszawie, ograniczającego od północy Park Skaryszewski na Pradze, spadł — próbując prawdopodobnie zwodować po ciężkim postrzeleniu przez niemiecką artylerię przeciwlotniczą — angielski bombowiec. Niestety, zatonął. Załoga zginęła.

Jeszcze po wojnie leżały, wbite w dno jeziorka, szczątki tego samolotu. Niektóre jego fragmenty ludzie przynieśli do naszego muzeum. Mamy je do dziś. Nic nie jest wiadome o załodze bombowca, nie znamy nazwisk tych ludzi, nie wiemy z jakiej byli jednostki. To przecież bohaterscy lotnicy, ponieśli śmierć w walce o naszą wolność. Jesteśmy w obowiązku dojść do wszystkich szczegółów dotyczących tego samolotu i jego załogi, opublikować je.

Tak pięknie udało się „Skrzydlatej Polsce" rozwikłać przy pomocy pana Frencha z Anglii sprawę Liberatora KG 939, więc może ów przyjaciel Polski będzie mógł również i w tej sprawie pomóc? Myśmy starali się od wielu lat coś na ten temat dowiedzieć się, ale niestety bez rezultatu. Felieton o tamtym Liberatorze — natchnął nas znowu nadzieją".

Prośbie pana Nowaka z Muzeum Wojska Polskiego o udostępnienie mu adresu p. Frencha i kompetentnych instytucji angielskich nie można było odmówić. Pan Nowak zaraz po rozmowie z redakcją miał napisać do p. Frencha list w imieniu Muzeum. Mamy nadzieję, że przy pomocy dzielnego Anglika uda się dojść do nazwisk członków załogi samolotu, którzy ponieśli bohaterską śmierć w walce o wolność miasta najdroższego dla wszystkich Polaków.

Będziemy pilnowali tej sprawy. Piszący te słowa — w sposób specjalny. Byłem wtedy w Warszawie, kiedy ginęli ci ludzie, bardzo prawdopodobne, że widziałem właśnie ten walczący zażarcie do końca samolot. Pewne fakty, wyryte w mej pamięci, skłaniają do przekonania, iż był to ten bombowiec. Z górnych pięter Banku Polskiego, gdzie walczyła moja kompania, widziałem krążący w nocy nad miastem olbrzymi samolot. W ogłuszającym huku setek strzelających smugowymi pociskami niemieckich dział przeciwlotniczych — wyraźnie widzieliśmy na niebie czarny cień bombowca. Słyszeliśmy ryk jego silników. Zatoczył wielki krąg i odleciał w kierunku Pragi. Tam był jego koniec.

Niósł, jak i inne samoloty na swych pokładach, broń i amunicję dla walczącej Warszawy. Jestem pewny, że zrzutu — dokonał. Zadanie wykonał. Potem tylko się bronił.

Często odbywają się teraz podniosłe uroczystości nadawania uczestnikom Powstania Warszawskiego specjalnie dla nich ustanowionego odznaczenia — Warszawskiego Krzyża Powstańczego. Jeśli kiedykolwiek uda się dojść do nazwisk lotników, którzy wówczas zginęli w nurtach Jeziorka Kamionkowskiego, to sądzę, że ich rodziny powinny otrzymać po nich te piękne odznaczenia. Tak samo jak i rodziny tamtych z Liberatora, o których pisaliśmy. Polską bowiem rzeczą jest pamiętać o poległych za Polskę. **(z)**

LISTY

WYJAŚNIAM LOSY ZAŁOGI

Droga Redakcjo!

Odnośnie korespondencji z numeru 1 pt. „Jedna załoga nie wróciła". Rzeczywiście, nie powróciła do bazy załoga Wellingtona MkIC nr. fabr. I 9829. Samolot ten nie został jednak zestrzelony koło Wittmund, ale u ujścia rzeki Ems, 4 km od Manslagt. Podaję skład załogi: kpt. pil. — F/O Kwak Tadeusz Jan, ur. 29.11.1911 r. P-0608, ppor. pil. — P/O Dzierzbicki Lech Stanisław, ur. 14.10.1911 r. P-1717, kpt. obs. — F/L Wójcik Stanisław Marian, ur. 10.5.1912 r. P-0043, plut. r/op. — Sgt Woźniak Lucjan Jan Stanisław, ur. 17.11.1913 r. P-780835, plut. bomb. — Sgt Jankowski Władysław, ur. 29.3. 1910 r. P-782335, por. strz. — F/O Zieleniewski Stanisław, ur. 17.4.1900 r. P-0830.

Cztery ciała członków załogi wydobyto z morza i pochowano na cmentarzu w Wittmund, natomiast ciała pozostałych dwóch członków załogi morze oddało później. I tak — ciało por. strz. S. Zieleniewskiego morze wyrzuciło na brzeg 18.5.1942 r. i pochowany on został na cmentarzu we Friesland (Holandia), ciało ppor. pil. L. S. Dzierzbickiego morze oddało 28. 5.1942 r. i pochowany on został na cmentarzu w Wittmund. Cała załoga po wojnie została ekshumowana na brytyjski cmentarz wojskowy w Oldenburgu (Sage) — RFN. W kartotece brytyjskiego Air Ministry dokładne dane o stracie tej załogi znajdują się pod numerem P-368073/42.

„Zdegradowany" przez p. Andrzeja Wesół kpt. obs. Stanisław Marian Wójcik był odznaczony Krzyżem Walecznych po raz czwarty i Srebrnym Krzyżem Orderu Wojennego Virtuti Militari V kl. Kpt. Wójcik wykonał dwie tury lotów bojowych i w krytycznym dniu przyjechał na święto dywizjonowe z urlopu, zgłaszając się ochotniczo na lot do tej właśnie załogi, z którą poprzednio wykonał kilka lotów na Niemcy. Dowódca załogi kpt. pil. T. J. Kwak należał również do „starych wyg" — odznaczony był trzykrotnie Krzyżem Walecznych i Srebrnym Krzyżem Orderu Wojennego Virtuti Militari V kl. Drugi pilot, ppor. Dzierzbicki, rozpoczynał II turę lotów bojowych i również posiadał dwukrotnie Krzyż Walecznych. Por. obs. S. Zieleniewski zgłosił się na ten lot ochotniczo, ale ponieważ załoga posiadała już nawigatora — zajął miejsce strzelca, gdyż etatowy strzelec tej załogi był właśnie w szpitalu.

Chciałbym tym sprostowaniem oddać hołd poległym polskim lotnikom i wyjaśnić losy bohaterskiego brata Pani mgr Ireny Wójcik-Zaklika.

Z poważaniem
Hubert Kazimierz Kujawa,
kpt. rez. pil.

KLUB ISKRA

Aleksandr Chudoroszkin, Irkuck 41, ul. Czekalina 16 kw. 36, 664041 ZSRR, wymieni modele samolotów i czołgów radzieckiej produkcji na modele samolotów i czołgów innego pochodzenia.

Jerzy Mitakiewicz, ul. Tęczowa 24/1, 60-287 Poznań, poszukuje numerow „Małego Modelarza": 6, 10/58, 1, 3, 10/59, 12/61 1—7/62, 3, 4, 5, 9, 10/63, 3, 5/64, 11/65, 7—8/66, 7—8/67, 9/71, 3/73, 12/73, 2/74, do wymiany przeznacza „Plany modelarskie" numery 60, 63, 68, 70, 72, 89, 90, 92, 96, 99 oraz książki: „Polskie samoloty wojskowe 1918—39", „Godło i barwa w lotnictwie polskim 1918—39", „Modele kartonowe samolotów", „ABC modelarstwa samochodowego", „ABC modelarstwa okrętowego", „Sam zbuduj łódź", „Dokumentacja techniczna Popkarta" oraz dwa modele samolotów o napędzie gumowym (nie zrobione) prod. CSRS — Pinto, „100 lat okrętów wojennych" i „Latające tygrysy".

POCZTA LOTNICZA

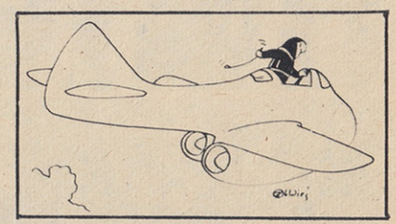
PŁATNE

Andrzej Rojek — Staszów, Marek Galon — Oświęcim. Ogłoszenia dotyczące sprzedaży względnie kupna za gotówkę sprzętu lotniczego (np. lotni), silników spalinowych, artykułów modelarskich itp. — możemy publikować wyłącznie jako płatne. Teksty ogłoszeń należy nadsyłać pod adresem: Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52.

DZIĘKUJEMY

Jolanta Lewandowska — Toruń. Dziękujemy za życzenia dla zespołu redakcyjnego. Pozdrawiamy. Nadesłana nam korespondencja, jako już nieaktualna, nie będzie wykorzystana.

Rys. W. Fuglewicz



Rok założenia 1930

SKRZYDLATA POLSKA

TYGODNIK
LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY
Wyróżniona
Dyplomem Honorowym FAI (1966)

REDAGUJE ZESPÓŁ: redaktor naczelny — **Jerzy R. Konieczny**, z-ca red. nacz. — **Tadeusz Malinowski**, sekretarz redakcji — **Jerzy Zarębski**, kierownicy działów — **Paweł Elsztein, Henryk Kucharski, Bogusław J. Witkowski, Janusz Wojciechowski**, redaktor graficzny — **Jolanta Kalita**, redaktor techniczny — **Irena Bąkowicz**, sekretariat redakcji — **Wanda Szawarska.**

REDAKCJA: ul. Nowy Świat 24 m. 2, 00-373 Warszawa 1. Telefony: **27-33-78** — redaktor naczelny i sekretariat, **27-52-60** — kierownicy działów.

WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, ul. Kazimierzowska 52, Warszawa, telefon — centrala 49-27-51 do 9.

PRENUMERATA: Prenumeratę na kraj przyjmują Oddziały RSW „Prasa — Książka — Ruch" oraz urzędy pocztowe i doręczyciele w terminach:
— do dnia 25 listopada na I kwartał i I półrocze roku następnego i cały rok następny,
— do 10 marca na II kwartał roku bieżącego,
— do 10 czerwca na III kwartał i II półrocze roku bieżącego,
— do 10 września na IV kwartał roku bieżącego

Cena prenumeraty: kwartalnie 260 zł
półrocznie 520 zł
rocznie 1 040 zł

Jednostki gospodarki uspołecznionej, instytucje, organizacje i wszelkiego rodzaju zakłady pracy zamawiają prenumeratę w miejscowych Oddziałach RSW „Prasa — Książka — Ruch", w miejscowościach zaś, w których nie ma Oddziałów RSW — w urzędach pocztowych.

Czytelnicy indywidualni opłacają prenumeratę wyłącznie w urzędach pocztowych i u doręczycieli.

Prenumeratę ze zleceniem wysiłki za granicę przyjmuje RSW „Prasa — Książka — Ruch" — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw, ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa, konto PKO nr 1531-71.

Prenumerata ze zleceniem wysiłki za granicę jest droższa od prenumeraty krajowej o 50% dla zleceniodawców indywidualnych i o 100% dla zleceniodawców instytucji i zakładów pracy.

OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń drobnych w tekście 20 zł za słowo, reklam i ogłoszeń handlowych 50 zł za 1 cm² ogłoszeń urzędowych — komunikatów 60 zł za 1 cm²; za ogłoszenia i reklamy wielobarwne dolicza się 100% dodatku; za ogłoszenia i reklamy przekraczające w wypadku ogłoszeń drobnych 50 słów, a w wypadku pozostałych ogłoszeń i reklam 1 kolumnę — może być doliczany dodatek w wysokości do 100% obliczany od nadwyżki. Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

Sprzedaż egzemplarzy zdezaktualizowanych, na uprzednie pisemne zamówienie prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. **Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych artykułach, korespondencjach i listach oraz zmiany ich tytułów. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Skład: Dom Słowa Polskiego. Druk: Wojskowe Zakłady Graficzne. Warszawa, ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku 9.VII.1982 r. Zam. 2840 Nakład: 32 000 Z-63
Zam. 3897. PL ISSN 0137-866x ● Nr ind. 37606

KABINY

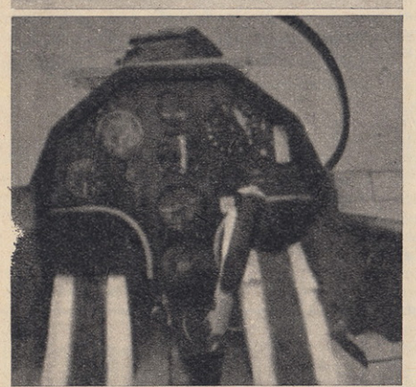
Kabiny szybowców i motoszybowców. Kolejno od góry:

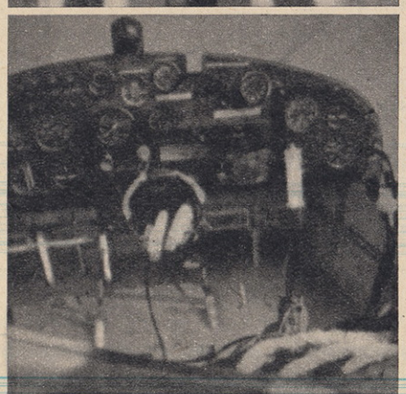
Szybowiec ŁAK-12 z ZSRR z charakterystycznym wygiętym drążkiem sterowym.

Szybowiec Nimbus-IIB użytkowany w CSRS, wyposażony w stoper sprzężony z wysokościomierzem do określania wznoszenia w m/s (u dołu zdjęcia).

Dwumiejscowy motoszybowiec rumuński IS-28M2. użytkowany na Węgrzech.

W uzupełnieniu: Węgry zakupiły 17 rumuńskich metalowych szybowców dwumiejscowych IS-28B2, zaś w CSRS wyprodukowano małą serię szybowców klasy standard VSO-10 Gradient.





SILNIKI NIEMETALOWE

W USA zbudowano (w 1980 r.) prototyp silnika samochodowego (zarazem lotniczego) wyłącznie z tworzyw sztucznych. Zapłon iskrowy. Tworzywo, to laminaty z włóknem węglowym i szklanym. Silnik jest lżejszy, nie koroduje i zużywa o 15% mniej paliwa (mniejsze masy elementów ruchomych).

W Japonii przechodzi obecnie próby silnik samochodowy z zapłonem iskrowym zbudowany z tworzywa sztucznego (z wyjątkiem łożysk i pierścieni tłokowych). Jest lżejszy i sprawniejszy od silnika z metalu. Inny silnik — wysokoprężny — zbudowany w Japonii z przewagą elementów ceramicznych wyróżnia się znacznie mniejszym poziomem hałasu.

DOM-MUZEUM LILIENTHALA

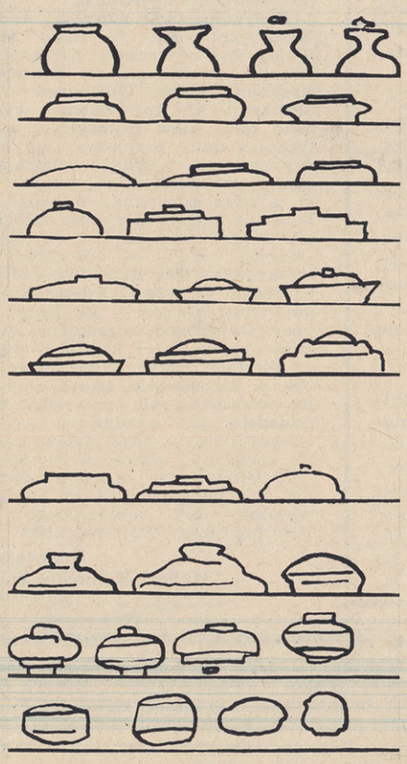
Dom-muzeum pioniera szybownictwa inż. Otto Lilienthala w Anklam, małym mieście w NRD. Tu 23.V. 1849 r. urodził się Lilienthal. W zbiorach domu-muzeum znajdują się np. oryginalne szybowce, jakie dziś nazwalibyśmy lotniami. Przypomnijmy, że Lilienthal wykonał swój pierwszy lot na odległość 15 m w 1891 r., zaś najdłuższe sięgały 350 m. Zginął w nieudanym locie 10.VIII.1896 r.

Dom-muzeum w Anklam zwiedzili m.in. kosmonauci W. Bykowski, S. Jaehn.

W Anklam znajduje się obecnie szybowisko GST odpowiednik naszego LOK i APRL), baza lotnictwa rolniczego Interflugu oraz stacja młodych techników i badaczy przyrody z modelarnią lotniczą liczącą 50 stałych uczestników.

Jeden szybowiec O. Lilienthala znajduje się w polskich zbiorach muzealnych.

Corocznie FAI przyznaje Medal Lilienthala za wybitne osiągnięcia szybowcowe. Medal ten otrzymali Polacy: T. Góra, P. Majewska, E. Makula, J. Wróblewski i A. Dankowska.



TO NIE LATAJĄCE TALERZE

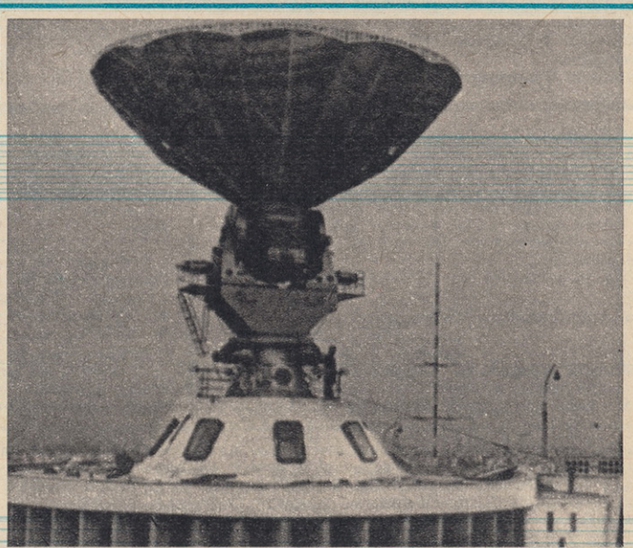
Tak wygląda arktyczne słońce (u góry zachodzące, u dołu — wschodzące) nad widnokręgiem. Rysunki zostały wykonane z natury przez zasłużonego nawigatora lotnictwa polarnego ZSRR Walentina Akkuratowa. Było to 20.IV.1960 r. Samolot Tu-4 leciał nad oceanem na wysokości 300 m. Niebo było jasne, nad widnokręgiem mgiełki. A gdyby zjawiska te ujrzał jakiś przypadkowy pasażer — sensacja gotowa: latające talerze nad biegunem!

MONGOLIA I KOSMOS

Tak wygląda naziemna stacja orbitalna systemu Orbita pracująca w Mongolii.

BEZTROSKIE LATANIE

To nie tak! Latanie na lotniach w pobliżu wyciągów krzesełkowych, masztów, lin i przewodów. Potem zdziwienie: skąd tyle wypadków, a jeszcze więcej tzw. przesłanek do nich. Tu lotniarz zawisnął z lotnią na maszcie, tam zaplątał się w liny, inny ledwie wyminął kogoś na krzesełku wyciągowym. Nierzadki to jeszcze widok.



Zdjęcia i rysunki: B. J. Witkowski, „Tiechnika-Młodioży", „Flieger Revue", „Air et Cosmos".

SP